PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37600

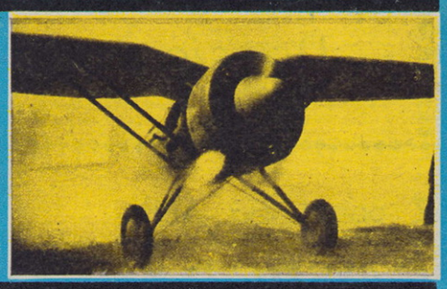
SP

KTO BYŁ PIERWSZY?

NADDŹWIĘKOWY BLACKBIRD

MÓWI PREZYDENT FAI

SPOTKANIE SZYBOWNIKÓW



1 ● (1780) ● 1986-01-05 CENA 30 zł

SKRZYDLATA POLSKA

Promocje słuchaczy Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie — patrz także na str. 4. Na zdjęciu górnym: polski samolot myśliwski P.11c. Patrz str. 12—13: Pierwsze zestrzelenie.

Zdjęcia: Waldemar Łabudzki

Do siego Roku 1986

Z obrad ZG APRL

GOSPODARSKIM OKIEM

Jak już informowaliśmy, 29 listopada 1985 odbyło się kolejne posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Tym razem chcemy nieco obszerniej omówić ważniejsze problemy poruszane podczas tego posiedzenia.

BEZPIECZEŃSTWO PRZEDE WSZYSTKIM

Pamiętna katastrofa w Aeroklubie Opolskim w 1984 stała się bezpośrednim powodem podjęcia szczególnych przedsięwzięć, mających na celu zdecydowane podniesienie bezpieczeństwa lotów i skoków spadochronowych w lotnictwie sportowym. Sporządzono plan realizacji zamierzeń w sprawie poprawy bezpieczeństwa, zatwierdzony przez Głównego Inspektora Obrony Terytorialnej. W rok później, właśnie na listopadowym posiedzeniu ZG APRL poinformowano, iż plan ten wykonano w całości. Czy jednak w 1985 podniosło się bezpieczeństwo w lotnictwie sportowym? — Odpowiedź jest twierdząca, chociaż precyzyjna ocena możliwa będzie dopiero po porównaniu liczby i rodzaju wypadków z liczbami wylatanych godzin i wykonanych skoków. Szczególnie wyraźna poprawa jest w działalności samolotowej i szybowcowej, gdzie wydatnie zmniejszyła się liczba wydarzeń i wypadków. Niestety, w lataniu samolotowym nie ustrzeżono się jednej katastrofy. W działalności spadochronowej odnotowano dwie katastrofy, a łączna liczba wydarzeń i wypadków była wprawdzie mniejsza niż w 1984, ale większa niż w 1983. Zjawiskami budzącymi niepokój są nadal przypadki chuligaństwa powietrznego oraz naruszania przepisów. Świadczy to o niewystarczającej jeszcze pracy w zakresie wychowania młodzieży i za mało skutecznej działalności profilaktycznej.

W trosce o dalszą poprawę sytuacji w tym zakresie, ZG APRL postanowił:
— obowiązującą od roku materialną odpowiedzialność personelu lotniczego za spowodowanie zdarzenia czy wypadku rozszerzyć na osoby funkcyjne, które pośrednio odpowiadają za wypadek czy zdarzenie lotnicze;
— osoby, które niewłaściwie eksploatując sprzęt spowodowały zdarzenie lotnicze, poddawać rygorystycznym egzaminom przed komisją Biura ZG APRL;
— dostępnymi i możliwymi środkami prowadzić nieustannie propagandę na rzecz bezawaryjnego latania i skakania ze spadochronem;
— wzmóc wysiłki szkoleniowe i organizacyjne w celu zmniejszenia do minimum liczby uszkodzeń ciała w skokach spadochronowych.

W tej części obrad, żywą dyskusję wywołało zarządzenie, ograniczające wykonywanie samodzielnych lotów po ukończeniu 60 lat życia. Wyjaśniono, że jest to zarządzenie władz zwierzchnich, które ma być usankcjonowane odpowiednim przepisem państwowym. Zakaz nie ogranicza jednak wykonywania lotów instruktorskich z uczniem oraz lotów z pilotem towarzyszącym.

ZADANIA NA RZECZ OBRONNOŚCI KRAJU

Jednym z głównych zadań Aeroklubu PRL jest działalność na rzecz obronności kraju, w tym m. in. szkolenie kandydatów do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Niestety, niektóre aerokluby traktują te zadania jako drugorzędne. W 1985 nie wykonano planu w tym zakresie, chociaż zanotowano postęp w porównaniu do lat poprzednich. W celu zaktywizowania tej działalności Zarząd postanowił, iż przydział sprzętu lotniczego, zwłaszcza samolotów, dla poszczególnych aeroklubów regionalnych uzależniony będzie od działalności na rzecz obronności kraju, ze szczególnym uwzględnieniem szkolenia kandydatów do WOSL. Jest to tym bardziej ważne, iż od efektów tego szkolenia zależą znaczne środki finansowe, przekazywane Aeroklubowi PRL przez Ministerstwo Obrony Narodowej.

Podkreślono także potrzebę bardziej ożywionego i skutecznego współdziałania — po nowemu — z organizacjami młodzieżowymi.

Przyjęty przed rokiem program aktywizacji Aeroklubu PRL w sferze patriotyczno-obronnego wychowania społeczeństwa, zwłaszcza młodzieży na lata 1985—1990, stanowiący realizację ustaleń Komitetu Obrony Kraju, wymaga więc dalszych wysiłków ze strony kadry zawodowej i działaczy społecznych, organizacji współpracujących z lotnictwem sportowym oraz wszystkich członków aeroklubów regionalnych.

GOSPODARSKIM OKIEM

Ekonomiczne myślenie i gospodarskie działanie jest niezbędne nawet w stowarzyszeniu wyższej użyteczności, jakim jest Aeroklub PRL. W bilansie finansowym ważne są więc dotacje, o które trzeba zabiegać jak również dochody własne, które trzeba wypracować. Potrzeb jest wiele, a środki są ograniczone. Oszczędne gospodarowanie środkami i priorytety działalności są więc nakazem chwili. Z tym większą satysfakcją należy odnotować wyraźny wzrost średnich wynagrodzeń w lotnictwie sportowym, chociaż dla wielu jest on wciąż niezadowalający. Z zadowoleniem natomiast przyjęto fakt, iż Lotnicze Zakłady Produkcyjno-Naprawcze Aeroklubu PRL w Krośnie w 1984 przyniosły znaczny zysk, którego część — na mocy decyzji ZG APRL — przydzielono pracowitej załodze do podziału. Przy okazji poinformowano, iż Lotnicze Zakłady Naprawcze w Warszawie na Gocławiu z początkiem 1986 zmieniają strukturę organizacyjną, co ma zlikwidować dotychczasowe kłopoty z niedostatkiem wykwalifikowanych pracowników, bez uszczerbku dla napraw sprzętu lotniczego.

W dyskusji podniesiono m. in. sprawę stypendiów sportowych. Dominowało stanowisko, iż aeroklub nie jest klubem sportowym, uprawianie sportu lotniczego nie może być zawodowstwem, sportowcy lotniczy nie mogą więc liczyć na pełne stypendia. Będą natomiast stypendia okresowe i przede wszystkim zwrot utraconych zarobków z tytułu udziału w obozach treningowych i ważnych imprezach sportowych.
Jest nadzieja na podniesienie stawek wyżywieniowych na obozach szkoleniowych i zawodach, ze szczególnym uwzględnieniem wieloboistów spadochronowych.

HENRYK KUCHARSKI

Prezydent FAI, dr Čenek Kepak, ma 53 lata, z lotnictwem związany jest ponad 37 lat. Jest wybitnym działaczem czechosłowackiego i międzynarodowego lotnictwa sportowego. Pilot szybowcowy i samolotowy, aktywny działacz Aeroklubu Czechosłowacji, któremu przewodniczył z wyboru przez kilka kadencji. Od wielu lat dał się poznać na forum FAI jako aktywny członek władz Federacji. Był wieloletnim wiceprezydentem, przez dwie kadencje I wiceprezydentem, a w 1984 na konferencji generalnej w Pradze otrzymał nominację na prezydenta FAI. W 1985 Federacja obchodziła jubileusz 80-lecia swej działalności, co zaakcentowano na licznych międzynarodowych imprezach lotnictwa sportowego. Nic też dziwnego, że dr Čenek Kepak był w 1985 roku bardzo ruchliwy, starał się być przynajmniej na najważniejszych zawodach, tych w randze mistrzostw świata, które wymagają obecności prezydenta FAI.

Dr. Kepaka udało się nam spotkać w Polsce w grudniu, po powrocie z konferencji generalnej FAI w New Delhi a przed wyjazdem do Paryża, co stało się okazją do rozmowy ze „Skrzydlatą Polską", której prezydent jest od lat wiernym czytelnikiem.

— Panie prezydencie — pytamy od razu na początku naszej rozmowy dr. Kepaka — jakie wrażenia przywozi Pan z 78 konferencji generalnej FAI z Indii, która odbyła się w New Delhi, w dniach 17—23 listopada?

— Bardzo przyjemne. Aero Club of India, który był jej gospodarzem, podejmował nas bardzo gościnnie, zapewnił sprawną organizację przebiegu konferencji i imprez towarzyszących, co oceniam bardzo wysoko. Była to w ostatnich kilku latach najlepiej zorganizowana konferencja naszej Federacji. Interesowały się nią i przywiązywały dużą wagę do jej przebiegu najwyższe władze republiki. W uroczystym otwarciu obrad wziął udział i wygłosił przemówienie premier Rajiv Gandhi, który — jak wiemy — sam jest pilotem, latał na liniach lotniczych, ma bardzo emocjonalny stosunek do lotnictwa i wzorem swych wielkich poprzedników patronuje honorowo działalności Aero Clubu of India. Władze Federacji nadały premierowi tytuł Członka Honorowego FAI i przekazały pamiątkowy medal 80-lecia FAI. Uczestników konferencji, a wzięło w niej udział 183 delegatów, obserwatorów i osób towarzyszących z 35 państw, przyjął również prezydent republiki, Zaila Singha. Wszystko to świadczy o randze, jaką w New Delhi nadano obradom najwyższego forum Międzynarodowej Federacji Lotniczej.

— Stosunkowo mało wiemy o działalności lotnictwa sportowego i jego tradycjach na subkontynencie indyjskim. Czy mógłby Pan powiedzieć chociaż kilka słów na ten temat?

— Na lotnisku aeroklubowym w New Delhi zorganizowano z okazji konferencji ciekawe pokazy lotnicze, samolotowe, spadochronowe, modelarskie oraz jednego balonu, przy tłumnym zresztą udziale publiczności. Zwracała uwagę duża liczba dzieci, którym zalecono malowanie pokazów, co kto i jak chce. Wydaje mi się to interesującą formą popularyzowania lotnictwa wśród najmłodszych.

Muszę i ja przyznać się, czego się nie spodziewałem, że po pokazach odbyłem na lotnisku w New Delhi swój pierwszy w życiu wzlot balonem, tyle że... na uwięzi! No, ale to tak na marginesie, przepraszam za dygresję.

Wracając do pytania o sport lotniczy w Indiach, pragnę dodać, że w dniu pokazów oddano uroczyście do użytkowania na lotnisku nowo wybudowany obiekt klubowy, budynek o oryginalnej architekturze. Z uzyskanych informacji mogę podać, że w Indiach istnieją 24 kluby lotnicze samolotowe, 2 stowarzyszenia sportowo-lotnicze, 16 szybowcowych, 4 modelarskie, 7 lotniowych, 2 spadochronowe, 1 balonowy i 1 klub, w którym lata się wyłącznie na ultralekkich konstrukcjach. Nie są to zresztą kluby w rozumieniu naszych aeroklubów, gdyż kilka z nich korzysta często z jednego lotniska. Natomiast tradycje aeroklubowe na subkontynencie indyjskim sięgają lat 1927—1928, kiedy to — jeszcze pod panowaniem brytyjskim — powstały w Delhi, Bombaju, Kalkucie, Karaczi pierwsze kluby lotnicze zgrupowane w Aeroklubie Indii i Birmy afiliowanym do Królewskiego Aeroklubu Wielkiej Brytanii. Z chwilą odzyskania przez Indie w 1947 niepodległości, powstał również narodowy Aero Club of India, został on członkiem FAI i wyróżnia się aktywnością w Federacji do dziś.

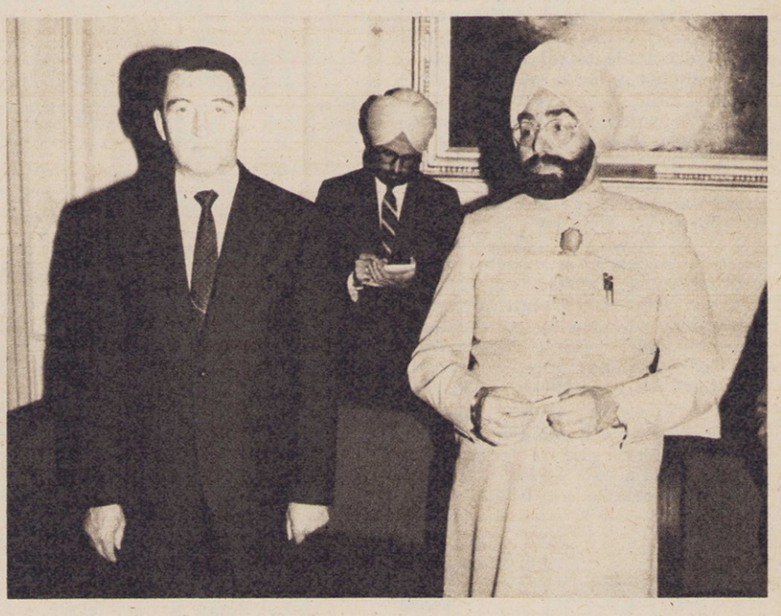
Właśnie na konferencji w New Delhi miałem przyjemność uhonorować Złotym Medalem Lotniczym FAI pioniera lotnictwa indyjskiego, J. D. R. Tata. Licencję pilota uzyskał on w 1929 i był pierwszym indyjskim lotnikiem, który w 1930 przeleciał samotnie na samolocie z Indii do Anglii. 15 października 1932 przelotem na samolocie Puss Moth zainaugurował osobiście otwarcie linii Air Indii z Karaczi do Bombaju. W następnych latach przewodniczył liniom lotniczym Air India Ltd, był członkiem rady IATA, a w 1958/1959 jej prezydentem.

— Dziękujemy za te interesujące informacje o lotnictwie indyjskim. Wróćmy jednak do obrad konferencji generalnej w New Delhi, wszak odbywała się ona w roku jubileuszowym 80-lecia FAI. Była to z pewnością okazja do retrospektywnego spojrzenia na działalność Federacji i jej rangi międzynarodowej dziś.

— Międzynarodowa Federacja Lotnicza zrzesza dziś 55 członków zwyczajnych i 22 stowarzyszonych oraz jednego członka międzynarodowego, tj. OSTIV. Są to narodowe aerokluby, bądź krajowe stowarzyszenia sportowo-lotnicze działające w 74 państwach. Przytaczam te dane, ponieważ świadczą one wymownie o tym, że od wielu lat liczba członków FAI ustabilizowała się na prawie niezmiennym poziomie. Nowych członków Federacji nie przybywa, a wiadomo przecież, że wzrost ich liczby mógłby poprawić i tak już napiętą sytuację finansową FAI. Tymczasem w wielu krajach, zwłaszcza Trzeciego Świata, uprawia się sporty lotnicze, tyle że w sposób niezorganizowany. Naszą uwagę kierujemy więc teraz na kraje Trzeciego Świata, aby pomóc im w zorganizowanym uprawianiu sportów lotniczych, w ramach określonych przepisami FAI. Problemy te stały na konferencjach w Pradze w 1984 i ponownie w New Delhi w 1985, co mocno zaakcentowałem w swym sprawozdaniu w toku obrad, uważając przy tym, iż musimy bardziej energicznie rozwijać propagandę lotnictwa wśród społeczeństw różnych krajów, poszerzać w nich

FEDERACJA WSPÓŁPRACY MIĘDZYNARODOWEJ

z prezydentem Federation Aeronautique Internationale — FAI dr. ČENKĚM KEPAKĚM



Prezydent Republiki Indii, Zaila Singha, przyjął w New Delhi uczestników konferencji z prezydentem FAI dr Čenkěm Kepakem.

wpływy Federacji. W tych działaniach zwracamy się głównie do młodzieży, dla której od 1987 organizowane będą pod patronatem FAI międzynarodowe lotnicze obozy szkoleniowo-sportowe oraz zawody spadochronowe, lotniowe i modelarskie, z perspektywą przekształcenia ich w mistrzostwa świata juniorów.

Jednym ze sprawdzonych i skutecznych sposobów pozyskiwania społeczeństw na świecie dla lotnictwa sportowego są dobrze zorganizowane pokazy lotnicze, których jest wprawdzie wiele, ale bez dostatecznego zainteresowania ze strony środków masowego przekazu, a przede wszystkim telewizji, a rola jej jest obecnie, jak wiadomo, dominująca wśród społeczeństw. Dotyczy to także mistrzostw świata i kontynentalnych oraz wielu imprez międzynarodowych, których poziom organizacyjny i propagandowy jest jeszcze bardzo różny. Wychodząc naprzeciw nowoczesnym środkom wizualnym, trzeba filmować coraz więcej imprez i rozpowszechniać je w postaci videokaset, przede wszystkim w aeroklubach oraz poprzez wyspecjalizowane firmy również rozprowadzać w wolnej sprzedaży, co powitaliby z radością wszyscy sympatycy lotnictwa. Zdaję sobie przy tym sprawę, że realizacja lotniczych videokaset może w niektórych krajach napotykać spore trudności. Trzeba jednak tę sprawę podejmować, wcześniej czy później stanie się to rzeczywistością. Na drodze do ofensywnego popularyzowania sportów lotniczych nasza Federacja zaleca również, aby coraz częściej wychodzić z imprezami lotniczymi na stadiony, zwłaszcza z tymi, które są bardzo widowiskowe, na przykład niektóre kategorie modelarstwa, spadochroniarstwo, sport śmigłowcowy i balonowy, akrobacja szybowcowa i samolotowa. Powinniśmy dbać o widowiskowość imprez lotniczych.

— My to w Polsce, jak Pan wie, z mniejszym lub większym powodzeniem już stosujemy, na świecie również. Ale, wspomniał Pan o różnym poziomie mistrzostw i zawodów. Co Pan miał na myśli?

— W 1985 roku pod egidą FAI przeprowadzono 17 mistrzostw świata i mistrzostw kontynentalnych, z tego cztery nowe, po raz pierwszy: w akrobacji szybowcowej w Austrii, mikrosamolotów we Francji, modeli śmigłowców zdalnie kierowanych w Kanadzie i modeli wyścigowych zdalnie kierowanych w USA. Większość z nich wizytowałem, podziwiałem entuzjazm, jaki towarzyszył mistrzostwom, ale muszę stwierdzić, że poziom ich organizacji był bardzo zróżnicowany. Wniosek z tego, że nie wszystkie aerokluby — organizatorzy mistrzostw, chociaż bardzo się starały, mogły sprostać trudnym problemom organizacyjnym, a przede wszystkim technicznym. Dlatego też na konferencji w New Delhi postanowiono, aby zmienić formy pracy Komisji Technicznej FAI, która powinna samodzielnie wspierać działania aeroklubów narodowych w organizacji mistrzostw świata i kontynentalnych, aby była współodpowiedzialna na równi z aeroklubem za ich organizację, co powinno wzmocnić rangę i podnieść autorytet komisji sportowej i technicznej mistrzostw.

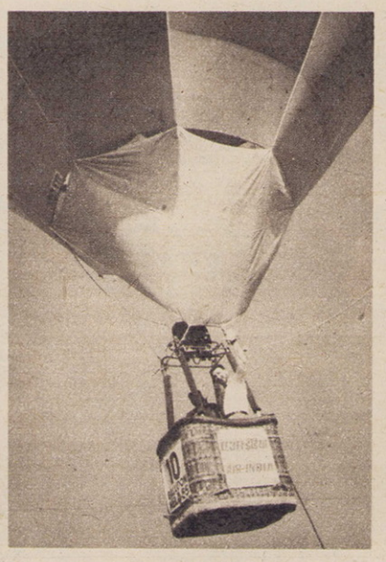
— Panie prezydencie, zdajemy sobie sprawę, że nie poruszymy wszystkich spraw omawianych na konferencji w New Delhi, zwłaszcza iż sporo z nich miało charakter proceduralno-rutynowy dotyczący tematów natury organizacyjnej, finansowej i technicznej. Wypowiedział się Pan o głównych założeniach kierunkowych działania Federacji na najbliższe lata. Chcielibyśmy jeszcze poznać opinię Pana o miejscu i roli Aeroklubu PRL w FAI?

— Władze Federacji wysoko oceniają działalność Aeroklubu PRL w FAI, czego nie muszę szczegółowo wyłuszczać, ponieważ Czytelnikom „Skrzydlatej Polski" są to sprawy dobrze znane. Dodam tylko, że prezesi waszego stowarzyszenia są od lat wiceprezydentami, a działacze polscy znani są z aktywności w komisjach specjalistycznych. Rangę Aeroklubu PRL, z którym wiele lat przyjacielsko współpracuję, podnoszą sukcesy międzynarodowe polskich sportowców lotniczych, zwłaszcza samolotowych. Pod tym względem rok 1985 był dla was znakomity. Jeżeli w Aeroklubie PRL dbać się będzie o nowoczesny sprzęt, co jest dziś ważnym warunkiem sukcesów w sportach lotniczych, to o dalsze dobre wyniki nie będzie trudno, czego wam szczerze życzę. Macie bowiem zdolną i utalentowaną młodzież lotniczą.

— Naszą rozmowę przeprowadzamy w końcu roku 1985, a ukaże się ona w pierwszym numerze 1986 roku. Mijający rok jeszcze raz potwierdził, jak silny jest teraz na świecie oddolny pęd młodzieży do latania i skakania, i w ogóle do uprawiania sportów lotniczych. Co Pan, jako prezydent FAI, pragnie życzyć młodzieży lotniczej świata w nowym 1986 roku?

— Jesteśmy Federacją współpracy międzynarodowej. Nasza działalność prowadzona być może tylko w warunkach pokoju, który jest niezbędny dla swobodnego i nieskrępowanego rozwijania sportu lotniczego na świecie. Życzę więc młodzieży lotniczej świata, a także wszystkim działaczom aeroklubów, aby w swej działalności nie ustawali w wysiłkach na rzecz zachowania pokoju na świecie.

Rozmawiał:
JERZY R. KONIECZNY



Pierwszy start na balonie dr. Č. Kepaka w aeroklubie w New Delhi.

WYRÓŻNIENIA FAI

Międzynarodowa Federacja Lotnicza przyznała na 78. konferencji generalnej FAI w New Delhi następujące wyróżnienia. Otrzymali je:

MEDALE

Złoty Medal Lotniczy — **J. D. R. Tata** (Indie)
Złoty Medal Kosmiczny — **Władimir Sołowiew** (ZSRR)
Medal Jurija Gagarina — **Frederick H. Hauck** (USA)
Medal Brązowy FAI — **Tony Aarts** (Holandia)
Medal Lilienthala — **G. A. Wallington** (Australia)
Medale Bleriota — **F. Gary Hertzler** (USA) i **Richard Flohr** (RFN)
Medale De la Vaulx — **Swietłana Sawicka** (ZSRR), **Leonid Kizim** (ZSRR) i **Robert L. Crippen** (USA)
Złoty Medal Spadochronowy — **Domina Jalbert** (USA)
Złoty Medal Nilu — **Kenan Jesufbasič** (Jugosławia)

DYPLOMY

Dyplom Penauda — **Werner Koelliker** (Szwajcaria)
Dyplomy Feniksa — **Gary Unterland** i **Dana Ulen** (USA)
Dyplom Lotniowy — **Herbert Stollinger** (Austria)
Dyplomy Komarowa —
1. **Frederick H. Hauck, David M. Walker, Joseph P. Allen, Anna Lee Fisher, Dale A. Gardner** (wszyscy USA)
2. **Robert L. Crippen, Francis R. Scobee, George D. Nelson, James D. van Hoffen, Terry J. Hart** (wszyscy USA)
3. **Leonid Kizim, Władimir Sołowiew, Olek Atkow** (wszyscy ZSRR)

Dyplom Leonarda da Vinci — **John Michael Zahar** (Kanada)
Dyplomy Montgolfiera — **John Petrehn** (USA), **Jojo Maes** (RFN) i **Joe W. Kittinger** (USA)
Dyplom Lindbergha — **Swiss Air-Rescue** (Szwajcaria)
Dyplom Migneta — **Max Brandli** (Szwajcaria)

Oprócz wymienionych, przyznano 16 dyplomów honorowych dla zespołu, w tym Muzeum Techniki NOT w Warszawie, które wyróżnione zostało przez FAI tym dyplomem jako 20. instytucja w Polsce. Przyznano również 50 dyplomów P. Tissandiera. Z Polaków otrzymali je: płk prof. dr hab. med. **Stanisław Barański** — komendant WIML oraz mgr **Andrzej Ciesielski** — szef wyszkolenia Aeroklubu Lubelskiego. Są to już 73. i 74. dyplomy przyznane przez FAI Polakom.

W DĘBLIŃSKIEJ WOSL

PROMOCJA

W powojennej historii dęblińskiej Szkoły Orląt uroczystość promowania wychowanków odbyła się ponad 80 razy. Już trzecie pokolenie polskich lotników posiadło tajniki sztuki pilotażu. Sztuki, która od czasu powstania szkoły w roku 1927 uległa olbrzymim przeobrażeniom.

Do wybuchu II wojny światowej Szkołę Orląt opuściło 1000 absolwentów. Tu kształciły się lotnicze sławy m. in.: Franciszek Żwirko, Jerzy Bajan, Witold Urbanowicz, Stanisław Latwis, Stanisław Skalski i szczególnie bliski sercom obecnych słuchaczy ppłk pil. Jan Hryniewicz, promowany jeszcze w roku 1927. Po wojnie kształcenie personelu lotniczego rozpoczęło się w niezwykle trudnych warunkach. 70% obiektów szkoły było zniszczonych. Brakowało kadr dowódczych i instruktorskich. Pomocy w odbudowie i rozwoju dęblińskiej uczelni udzielił Związek Radziecki, dając wykładowców, instruktorów, dowódców. Oni to pomogli przygotować do samodzielnego działania pierwsze kadry szkoły, które z wielkim entuzjazmem i poświęceniem przystąpiły do pracy.

30 lat temu w szkole rozpoczęto kształcenie na samolotach odrzutowych. Jednocześnie z przybyciem sprzętu latającego nowej generacji szkoła wzbogaciła się o nową bazę szkoleniową. Wiele pomocy naukowych i tablic poglądowych własnoręcznie wykonali nauczyciele i podchorążowie. Po rozwiązaniu Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Żwirki i Wigury w Radomiu uczelnia dęblińska stała się jedyną kształcącą fachowy personel latający dla potrzeb wszystkich rodzajów lotnictwa. W roku 1968 przemianowana została na Wyższą Oficerską Szkołę Lotniczą im. Jana Krasickiego. 28 listopada 1971 mury szkoły opuścili pierwsi inżynierowie-dowódcy o specjalności pilota lub nawigatora. Od 1972 WOSL im. J. Krasickiego prowadzi także studia o profilu politycznym. Celem tego kierunku jest przygotowanie oficerów politycznych dla potrzeb Wojsk Lotniczych, Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, jednostek Lotnictwa Marynarki Wojennej. W uznaniu zasług dla rozwoju polskich kadr lotniczych Rada Państwa odznaczyła szkołę Orderem Krzyża Grunwaldu III klasy (1978-10-12), Orderem Sztandaru Pracy II klasy, nadając jej imię Jana Krasickiego.

1

2

1 grudnia 1985 pozostanie na długo w pamięci kolejnych promowanych absolwentów Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Kilka minut przed godziną dziesiątą na plac przed pomnikiem Bohaterskim Lotnikom Dęblińskiej Szkoły Orląt wkroczyły pododdziały szkolne WOSL, Szkoły Chorążych Wojsk Lotniczych, Liceum Lotniczego. Oczekiwali już tam rodzice, krewni i przyjaciele nowo promowanych oficerów, przedstawiciele władz, zakładów pracy stale współpracujących ze szkołą. Przybył zastępca ministra ds. ogólnych, wiceminister obrony narodowej, gen. broni dr Antoni Jasiński. Na trybunie obecny był również dowódca Wojsk Lotniczych, gen. dyw. pil. Tytus Krawczyc, kadra naukowo-dydaktyczna szkoły z jej komendantem gen. bryg. pil. Adamem Bidzińskim. Po odczytaniu uchwały Rady Państwa o nadaniu stopnia podporucznika słuchaczom dęblińskiej uczelni, do promocji jako pierwszy przystąpił prymus szkoły — ppor. nawig. Waldemar Grudziński. Ukończył kierunek polityczny w ciągu 3 lat. Gen. Antoni Jasiński promował następnie ppor. pil. Dariusza Packa, który uzyskał drugą lokatę i ppor. nawig. Mirosława Tracza — trzeciego na liście najlepszych. Obok nich na pomoście promocyjnym przyklękali wyróżniający się w służbie i nauce: Andrzej Królikowski, Sławomir Orłowski, Janusz Połczyński, Wojciech Piekara, Szymon Wójcik. Następnie „pasowani" na lotników byli pozostali absolwenci.

Posiadanie stopnia oficerskiego łączy się z przyjęciem obowiązków szczególnego rodzaju — podkreślił w swym przemówieniu, po zakończeniu aktu promowania, gen. A. Jasiński — najwyższej współodpowiedzialności za bezpieczeństwo i nienaruszalność granic naszego państwa. Życząc młodym oficerom wytrwałości w odpowiedzialnej i trudnej służbie, przekazał rodzicom promowanych serdeczne podziękowanie za trud włożony w wychowanie synów na prawych obywateli.

Ppor. W. Grudziński, w imieniu promowanych, podziękował kadrze naukowo-dydaktycznej za nauczycielski trud włożony w przygotowanie absolwentów do pełnienia obowiązków służbowych. Zapewnił o gotowości młodych oficerów do wypełniania wszystkich żołnierskich zadań.

Ceremonię promowania zakończyły uroczyste złożenie kwiatów pod pomnikiem Bohaterskim Lotnikom Dęblińskiej Szkoły Orląt przez nowo promowanych i defilada pododdziałów szkoły. Oficjalna część uroczystości nie zakończyła święta młodych oficerów. Spontaniczne i serdeczne spotkania z najbliższymi, wymiana wrażeń, nierzadko łzy stanowiły dopełnienie pierwszego dnia oficerskiej służby. Szczególne to były chwile dla rodziny ppor. pil. inż. Jana Klimczuka. Wraz z rodzicami promocję przeżywali jego dwaj bracia i szwagier — piloci wojskowi. Najmłodszemu najstarszy wiekiem i szarżą brat wręczył oficerski kordzik. Spełniło się marzenie o lataniu „rodzinnym kluczem".

3

4

5

WALDEMAR ŁABUDZKI

Na zdjęciach: 1. Pododdziały szkolne WOSL. 2. Na dwie gwiazdki trzeba było czekać aż 4 lata. 3. Oficerski kordzik w ręku ppor. pil. inż. Jana Klimczuka. 4. Defilują nowo promowani. 5. Gen. broni dr Antoni Jasiński promuje prymusa szkoły, ppor. nawig. Waldemara Grudzińskiego.

Zdjęcia autora

AEROKLUBY

nr 1
86-01-05

REDAGUJE PPŁK REZ. BOLESŁAW GACZKOWSKI
PRZY WSPÓŁPRACY BIURA ZARZĄDU GŁÓWNEGO AEROKLUBU PRL

POLAND'86

MISTRZOSTWA EUROPY W ŁODZI

Zgodnie z decyzją Międzynarodowej Federacji Lotniczej, organizatorem III Samolotowych Mistrzostw Europy w Lataniu Precyzyjnym będzie Aeroklub PRL. Odbędą się one od 10 do 17 sierpnia 1986 na lotnisku Aeroklubu Łódzkiego w Lublinku.

Polscy piloci będą, jak wiadomo, bronić tytułu indywidualnego mistrza Europy, którym jest Krzysztof Lenartowicz (już dwukrotnie!) oraz drużynowego tytułu mistrzowskiego, wywalczonego w 1984 w Dublinie.

Europejskie aerokluby narodowe mogą zgłaszać swoje uczestnictwo wstępnie do końca stycznia, a ostatecznie do 15 czerwca. Każdy klub może wystawić od 3 do 5 pilotów. Mniejsza liczba pilotów będzie klasyfikowana tylko indywidualnie. Zawodnicy mogą startować na samolotach własnych, lub wypożyczonych w APRL. Oferujemy Wilgę, Kolibra, Zlina 42M i Zlina 142. Gospodarze umożliwią zawodnikom trening już od 3 sierpnia, niezależnie od treningu przewidzianego w czasie trwania mistrzostw.

Regulamin III Samolotowych Mistrzostw Europy w Lataniu Precyzyjnym zostanie zatwierdzony przez Międzynarodową Komisję Lotnictwa Ogólnego FAI (CIAG) w lutym, na posiedzeniu w Locarno w Szwajcarii.

Gospodarze imprezy już od roku starannie przygotowują się do przyjęcia gości. Wybudowali nowoczesną stację paliw, poprawiają płytę lotniska, remontują i odnawiają budynki portowe, usprawniają łączność przewodową. Drukuje się folder i informator oraz produkuje całą gamę reklamówek użytkowych, jak krawaty, koszulki, ręczniki, a także plakietki, znaczki i proporczyki. Organizatorzy obiecują szereg ciekawych imprez towarzyszących mistrzostwom, zarówno dla zawodników, jak i dla publiczności.

ZYGMUNT J. KĘPKA

DLA WAS I O WAS

Dla Was i o Was — oto hasło, które nam będzie przyświecać w redagowaniu nowej kolumny o aeroklubach. Stawiamy sobie za cel pokazywanie ludzi i jednostek organizacyjnych lotnictwa sportowego we wszystkich jego aspektach: w pracy ideowo-wychowawczej, szkoleniowej, organizacyjnej, w sporcie i wyczynie najwyższej klasy. Chcemy Wam pomagać i radzić, informować i przypominać.

Nie obiecujemy jednak, że będziemy odnotowywać tylko Wasze sukcesy, jubileusze i imprezy. Gdy będzie trzeba — zdobędziemy się na słowa krytyczne, jednakże będziemy to czynić nie przez złośliwość, a z życzliwości dla Was. Jesteśmy przecież członkami tej samej lotniczej rodziny, więc bardzo nam zależy, aby w naszej aeroklubowej społeczności działo się dobrze; aby nasze kluby były rządne, gospodarne, pełne inicjatywy, a człowiek człowiekowi był zawsze bratem.

Opracowując koncepcję tej kolumny i jej pierwsze numery, nie mieliśmy i nie mamy zamiaru redagować jej sami. Bardzo liczymy na Waszą pomoc, która może wyrażać się dwojako: jako informacja i sygnał o tym, co się u Was ciekawego dzieje, bądź też w formie gotowych korespondencji, dla których zawsze znajdziemy miejsce na naszych łamach.

Pamiętając o treści naszego hasła, chcemy Was w zamian informować o tym, co się dzieje w Zarządzie Głównym Aeroklubu PRL, a także zawiadamiać o decyzjach Was dotyczących, a zapadających na wyższych szczeblach decyzyjnych.

Oddając do Waszych rąk pierwszy numer naszej aeroklubowej gazety, prosimy Was również o listy, zawierające propozycje dotyczące jej treści, sposobu redagowania, możliwości wzbogacenia i uatrakcyjnienia. O czym, Waszym zdaniem, powinniśmy pisać? Czego chcecie się dowiedzieć za naszym pośrednictwem?

Listy i telefony prosimy kierować do redakcji „Skrzydlatej Polski" oraz Wydziału Propagandy i Wychowania Aeroklubu PRL.

Rozpoczęliśmy dialog — niech trwa.

REDAKTOR

NOWA EDYCJA STATUTU AEROKLUBU PRL

W ubiegłym roku został wydrukowany, jako załącznik do Dziennika Urzędowego Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej „Monitor Polski", nr 8, poz. 69 z 29 kwietnia 1985, **Statut Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.**

Ma on formę podwójnie zszytej broszury i wygodny, kieszonkowy format. Został wydany z polecenia Prezesa Rady Ministrów.

W drugiej połowie listopada ubiegłego roku nowo wydrukowany statut został rozesłany przez Biuro Zarządu Głównego Aeroklubu PRL do wszystkich podległych jednostek. Każdy aeroklub regionalny otrzymał po pięć egzemplarzy tego wydawnictwa.

BILANS LOTNICZEGO LATA

Każdego roku na lotniskach aeroklubów regionalnych dominuje młodzież. Odbywa się tam szkolenie spadochronowe, szybowcowe i samolotowe w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego, organizowane są obozy przysposobienia obronnego dla młodzieży szkolnej, a także zgrupowania młodych modelarzy. Spróbujmy podsumować dorobek roku ubiegłego w tych dziedzinach.

Odbyło się 65 obozów przysposobienia obronnego dla 2545 osób, 60 turnusów szkolenia doskonalącego dla 480 osób, 48 obozów szkolenia podstawowego dla 1820 osób oraz 12 turnusów szkolenia kandydatów do wojsk powietrzno-desantowych. Ogółem w 1985 ponad 7200 dziewcząt i chłopców spędziło wakacje na lotniskach sportowych, gdzie zdobywali umiejętności lotniczo-obronne. Znajdowali się pod opieką nauczycieli wychowania obronnego, aktywistów organizacji młodzieżowych oraz kadry i działaczy APRL.

Głównymi partnerami aeroklubów w organizacji obozów lotniczych dla młodzieży były, jak i w latach poprzednich, Kuratoria Oświaty i Wychowania, ZSMP, ZMW, ZHP, GKKF i spółdzielczość mieszkaniowa.

Praca ideowo-wychowawcza była prowadzona w oparciu o „Zasady działalności ideowo-wychowawczej w Aeroklubie PRL" oraz „Program aktywizacji APRL w sferze patriotyczno-obronnego wychowania społeczeństwa, w tym młodzieży, na lata 1985—1990". Przypominamy te dokumenty, bowiem warto, aby zapoznali się z nimi już dziś wszyscy potencjalni organizatorzy tegorocznego lotniczego lata dla młodzieży (bg)

Dzięki obozom przysposobienia lotniczo-obronnego wiele dziewcząt i chłopców poznało smak lotniczej przygody. Na zdjęciu: praktyczne szkolenie spadochronowe w Aeroklubie Krakowskim.

Zdjęcie: Bernard Koszewski

Poznajemy aeroklubY

AEROKLUB ORLĄT

Powstał 1 stycznia 1972. Składa się z pięciu sekcji: samolotowej, szybowcowej, spadochronowej, modelarskiej i balonowej. Jest to aeroklub specyficzny, bowiem większość jego 440 członków to młodzież przedpoborowa, czyli uczniowie Liceum Lotniczego w Dęblinie. Głównym przeto zadaniem tego aeroklubu jest praca społeczno-wychowawcza w ramach programu licealnego oraz szkolenie lotnicze uczniów.

Szkolenie to jest gruntowne i wielostronne. Zaczyna się od teorii i budowy modeli latających i trwa, poprzez szkolenie spadochronowe i szybowcowe, aż do samodzielnych lotów na samolotach. Szczęśliwcy będą mogli również zasmakować lotów balonowych, bowiem w ubiegłym roku aeroklub powiększył swój park lotniczy o aerostat na ogrzane powietrze, któremu przyznano znaki rejestracyjne SP-BZU i nadano nazwę „Szkoła Orląt".

Miarą wysiłku szkoleniowego pracowników, działaczy społecznych i młodzieży aeroklubowej jest wyszkolenie 128 szybowników w zakresie programu LPW-1, 5 pilotów samolotowych oraz podstawowo 124 spadochroniarzy. Aeroklub był w ubiegłym roku organizatorem mistrzostw Polski modeli latających makiet na uwięzi, VII Okręgowych Zawodów Samolotowych, automotolotu oraz współorganizatorem Lubelskich Zimowych Zawodów Samolotowych.

Trzeba jeszcze dodać, że Aeroklub Orląt w ubiegłym sezonie często organizował w dni wolne od pracy i zajęć pokazy i zawody modeli latających, które cieszyły się dużą popularnością i uznaniem miejscowej młodzieży.

Uczniowie Liceum Lotniczego, członkowie Aeroklubu Orląt, znajdowali również czas na pracę społeczną. Remontowali drogę w miejscowości Krzewica, oczyszczali las w leśnictwie Żyrzyn itp. W miesiącach letnich zapraszali do siebie młodzież, przebywającą na obozach przysposobienia obronnego, między innymi z Lublina, Stalowej Woli i Krosna. Gościli również weteranów walk II wojny światowej, wśród których największą popularność zyskał ppłk pil. Jan Hryniewicz.

Aeroklub Orląt, tak jak i inne tego typu jednostki, wykonuje również swe zadania statutowe oraz świadczenia na rzecz gospodarki narodowej i społeczeństwa. Najwięcej jednak czyni dla młodzieży i stąd wyróżnia go spośród innych aeroklubów właśnie młodość, prężność i ofiarne zaangażowanie w działalności lotniczej i społecznej. **Z.J.K.**

Nasz kalendarz

1—11 STYCZNIA

1881-01-01. Urodził się Grzegorz Piotrowski, marynarz i lotnik, uczestnik I Wszechrosyjskiego Mityngu Lotniczego w 1910, w czasie którego pobił na dwumiejscowym samolocie rekord odległości (37 km), ustanowiony przez Bleriota przelotem kanału La Manche.

1939-01-01. FAI przyznała po raz pierwszy Medal Lilienthala. Otrzymał go Polak — Tadeusz Góra za przelot 18 maja 1938 na szybowcu PWS-101 z Bezmiechowej do Solecznik Małych koło Wilna, długości 577,8 km.

1979-01-02-10. Pierwszy udział polskiej załogi (Stefan Makne i Ireneusz Cieślak) na balonie Canon w IV Mistrzostwach Świata Balonów na Ogrzane Powietrze w Szwecji. Polacy zajęli 20 miejsce na 33 startujące załogi.

1961-01-04. Pilot Aeroklubu Tatrzańskiego Stanisław Józefczak uzyskał w locie falowym nad Tatrami na szybowcu Mucha-100 A przewyższenie 10 655 m i wysokość absolutną 11 860 m.

1949-01-05-06. Rozegrane zostały I Zimowe Zawody Modeli Latających (75 zawodników z 64 modelami).

1950-01-06-08. Odbyły się II Ogólnopolskie Zimowe Zawody Modeli Latających z udziałem 187 zawodników, którzy zaprezentowali 345 modeli w trzech kategoriach.

SPOTKANIE W JEŻOWIE

Na zdjęciu górnym: uroczystość otwarcia spotkania szybowników w Jeżowie Sudeckim. Wyżej: uczestnicy konferencji w 1945 r. Od lewej: S. Szomański, A. Zientek, J. Zieleziński, Z. Wójcik, E. Przybylski, F. Kępka, H. Sięga i W. Szydłowski. Na zdjęciach brakuje M. Karlińskiego i J. Kusiby. Zdjęcia autora

Takich spotkań jak listopadowy — 1985 — zjazd koleżeński szybowników w Jeżowie Sudeckim z okazji 40-lecia I Ogólnopolskiej Konferencji Szybowcowej powinno być jak najwięcej w polskim lotnictwie. Była to bowiem znakomita okazja do jakże serdecznych spotkań po latach, do wzruszających wspomnień i retrospektywnego spojrzenia na szybownictwo oraz nieskrępowanej wymiany poglądów na temat jego wizji. Bardzo interesująca była bowiem dyskusja ludzi, którzy głęboko tkwią w szybownictwie, a nierzadko poświęcili mu całe życie, dla których jest ono wielką pasją i miłością. Cel był jeden — dobro szybownictwa polskiego. Jednak pomimo rodzinnej atmosfery, tak jak bywa w najlepszej rodzinie, ostro ścierały się poglądy. Uzdrowicieli i tym razem było wielu, jednak pacjent czyli polskie szybownictwo jak na razie mocno niedomaga, a skutecznej recepty na jego szybkie wyzdrowienie wciąż brak. Nie udało się jej sprecyzować również w Jeżowie Sudeckim. Wydaje się jednak, iż Jeżów Sudecki anno 1985 był poważnym sygnałem i powinien wyzwolić szereg działań, zmierzających do naprawy nie tylko naszego szybownictwa, ale także do krytycznego i troskliwego zarazem spojrzenia na całe nasze lotnictwo sportowe, i jego rolę w całokształcie lotnictwa polskiego. Taki według mnie jest wydźwięk jeżowskiego spotkania kilku pokoleń szybowników.

Niełatwo oddać atmosferę tego spotkania, odczucia i uczucia jego uczestników. Próbując jednak to uczynić, posłużę się wypowiedziami niektórych uczestników spotkania. Zacznę od dziesiątki pionierów, uczestników I Ogólnopolskiej Konferencji Szybowcowej w 1945, do której w 40 lat później odnoszono się z wielkim szacunkiem i którzy byli prawdziwą ozdobą spotkania.

Senior **Franciszek Kępka** (ur. 1907), z najwyższym uznaniem wyrażał się o organizatorach jubileuszowego spotkania. Była to dla niego wielka, bardzo miła niespodzianka i przede wszystkim wielkie przeżycie, chyba największe w życiu. **Stanisław Szomański** (1907) to kawał historii lotnictwa sportowego na Dolnym Śląsku. O przygodach związanych z pozyskiwaniem poniemieckich szybowców i innego sprzętu lotniczego opowiadał z wielką swadą i jest to temat do ciekawej książki. Boleje nad obecnym upadkiem szybownictwa polskiego. Ponownym pobytem w Jeżowie był po prostu wzruszony. **Wiktor Szydłowski** (1910) też cieszył się spotkaniem ze starymi znajomymi. Według niego spotkanie było m. in. dowodem, iż są jeszcze ludzie, którzy mają serce do latania. Jest za masowym przyciąganiem młodzieży do szybownictwa, m. in. poprzez harcerstwo, za lataniem na prostym sprzęcie i tanimi metodami startów, m. in. przy pomocy lin gumowych. Działacz PRON, niezmordowany **Józef Kusiba** (1922) powiedział, że dla odnowy szybownictwa niezbędne są nie tylko entuzjazm i miłość ale także i przede wszystkim wspólne działanie, które było podstawą dotychczasowych sukcesów tej dyscypliny. Niezbędne jest przy tym większe zainteresowanie lotnictwem ze strony organizacji młodzieżowych. **Edward Przybylski** (1920) podkreślał, że spotkanie było bardzo dobrym pomysłem. Uważa, że obecna młodzież nie ma serca do szybownictwa. Niedostateczna jest propaganda tej dyscypliny. **Józef Zieleziński** (1922) był jednym z trzech pilotów, obok F. Kępki i A. Zientka, którzy podczas konferencji w 1945 wykonywali loty pokazowe. Spotkanie po latach było dla niego wielką przyjemnością i odprężeniem o mocnym zabarwieniu uczuciowym. **Henryk Sięga** (1922) do Jeżowa przyjechał aż ze Szwecji, gdzie mieszka od 20 lat. Spotkał wielu przyjaciół sprzed lat, także jedną ze swoich uczennic, Barbarę Maciąg. Wspominając 1945 podkreślił wielki entuzjazm szybowników ale także konsekwentne realizowanie uchwał I konferencji, co legło u podstaw rozwoju szybownictwa. W Jeżowie czuł się cudownie. **Zbigniew Wójcik** (1916) całe życie poświęcił szybownictwu i jest dumny z tego. Jest za reaktywowaniem szkolenia i latania w górach. Kto się nauczył latać w górach, da sobie radę na nizinach, a nie odwrotnie — to jego zasada. **Marian Karliński** (1920) trzydniową konferencję w 1945 wspomina jak góralskie wesele. Według niego, w przeciwieństwie do tamtych, pionierskich lat dziś za dużo jest postulatów, a za mało czynów. **Adam Zientek** (1919) bywa bardzo rzadko w Jeżowie ale często wspomina czas spędzony tam przed laty. Poza I konferencją brał udział w wyprawach szybowcowych „rozgryzając" skutecznie tajemnice karkonoskiej fali. Zdobywane tam potem masowo diamenty wysokościowe sprawiały mu zawsze wiele satysfakcji. Był to bowiem widoczny rezultat także jego pracy. Obecnie wielce smuci go ruina jeżowskiego szybowiska. Nie może pogodzić się z faktem, iż tak piękne miejsce, w którym tętniło lotnicze życie, jest dziś jak wymarłe. Samo jubileuszowe spotkanie było dla niego bardzo sympatyczne. Przy okazji wspomniał, iż decyzja o zakazie wykonywania samodzielnych lotów po ukończeniu 60 lat życia jest po prostu niehumanitarna i powoduje wiele goryczy u starszych a zdrowych pilotów, którzy nierzadko poświęcili całe życie i wiele zrobili dla naszego lotnictwa.

Kwintesencja dyskusji zawarta jest w rezolucji, którą zamieszczamy obok. Trzeba się jednak liczyć z realiami — powiedział **Wiesław Stafiej**. Pomimo to należy czynić starania, by uratować w szybownictwie wszystko to, co zostało zrobione dobrego, a najlepsze — rozwinąć. Na przykładzie historii bielskiego SZD twierdzi, iż sukcesy zapewnia tylko ciągłość pracy. Według **Jerzego Cieśli** takie spotkania powinny odbywać się częściej i w szerszych kręgach. Ze swobodnej i nieskrępowanej dyskusji można bowiem wyciągnąć wiele pożytecznych wniosków, które następnie należałoby zrealizować. Dla **Stefana Maknego** jedną z podstawowych przyczyn regresu sportu szybowcowego są ograniczenia ruchowe. **Józef Kurpiela** żałował, że w Jeżowie było za mało młodzieży, która mogłaby nie tylko lepiej poznać historię lotnictwa, ale także wyciągnąć dla siebie liczne wnioski. **Franciszek Gołata** jest za powrotem przedszkola lotniczego, czyli modelarstwa w szkołach podstawowych. **Jerzy Popiel** byłby szczęśliwy, gdyby spotkanie w Jeżowie nie było ostatnim tego typu. Jest za tym, by w szybownictwie wrócić do dobrych wzorów, wypracowanych w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych, a nie wyważać otwartych drzwi. Chciałby widzieć ruch na lotniskach i chętnie służyłby młodzieży swoim doświadczeniem. Według **Lucyny Krzywonos** na lotniskach powinno być więcej młodzieży, w tym dziewcząt. Zachwycona spotkaniem **Maksymiliana Czmiel-Paszyc** podziwiała młodość ducha seniorów szybownictwa. **Adela Dankowska** ubolewała, że na spotkanie przyjechało tak mało czynnych pilotów, zwłaszcza członków kadry narodowej. Takich spotkań należałoby organizować więcej, ale powinny to być spotkania wszystkich pokoleń szybowników. **Józef Dankowski** żałował, iż wielu ludzi na eksponowanych stanowiskach w lotnictwie po prostu nie przyjechało do Jeżowa, a mieliby czego posłuchać. Uważa, że brak sukcesów sportowych w szybownictwie to m. in. niedostateczna praca z młodzieżą, niewywiązywanie się z obowiązków a czasem nawet nieróbstwo ludzi odpowie-

LISTA UCZESTNIKÓW

Bronisław Baranowski (Łódź), **Stanisław Basiora** (Jelenia Góra), **Antoni Bil** (Karpacz), **Juliusz Bohatyrewicz** (Malbork), **Witold Brodka** (Jelenia Góra), **Józef Leon Bujak** (Wrocław), **Małgorzata Bujak** (Wrocław), **Bronisław Burakiewicz** (Jelenia Góra), **Andrzej Cichoński** (Myszkowice), **Leszek Ciemniejewski** (Jelenia Góra), **Jerzy Cieśla** (Bielsko-Biała), **Maksymilian Czmiel-Paszyc** (Warszawa), **Szymon Tadeusz Danielski** (Jeżów Sudecki), **Adela Dankowska** (Leszno), **Józef Dankowski** (Leszno), **Krzysztof Drabarek** (Pruszków), **Tadeusz Drewnowski** (Jeżów Sudecki), **Wiesław Dziedzio** (Jelenia Góra), **Wiesław Dzierzba** (Jelenia Góra), **Jadwiga Ganowska** (Jelenia Góra), **Leszek Gański** (Jelenia Góra), **Karol Gawora** Łódź), **Franciszek Gołata** (Bydgoszcz), **Marek Grochowski** (Łódź), **Jan Grodzki** (Jelenia Góra), **Tadeusz Guziak** (Jelenia Góra), **Alojzy Hajnisz** (Katowice), **Rajmund Jakób** (Poznań), **Józef Januszewski** (Jelenia Góra), **Jan Jagielski** (Jelenia Góra), **Marcin Jaxa-Rożen** (Jelenia Góra), **Bolesław Jońca** (Jelenia Góra), **Tadeusz Kaczmarek** (Jelenia Góra), **Marian Karliński** (Ostrów Wlkp.), **Roman Karliński** (Ostrzeszów), **Henryk Kącik** (Warszawa), **Franciszek Kępka sr** (Goleszów), **Jan Klęska** (Jelenia Góra), **Andrzej Kokott** (Katowice), **Józef Konert** (Olsztyn), **Jerzy Ryszard Konieczny** (Warszawa), **Henryk Koprowicz** (Warszawa), **Marek Korneć** (Jelenia Góra), **Marek Koselski** (Jelenia Góra), **Piotr Kozak** (Jelenia Góra), **Lucyna Krzywonos** (Warszawa), **Henryk Kucharski** (Warszawa), **Józef Kuchniak** (Jelenia Góra), **Kazimierz Kujawa** (Jelenia Góra), **Józef Kurpiela** (Wrocław), **Józef Kusiba** (Krosno), **Henryk Lisiecki** (Jelenia Góra), **Barbara Maciąg** (Jeżów Sudecki), **Stefan Makne** (Poznań), **Konrad Misakowski** (Jelenia Góra), **Józef Młynarski** (Jelenia Góra), **Waldemar Nowak** (Zielonka k. Warszawy), **Dominik Orczykowski** (Kraków), **Jerzy Osmólski** (Jelenia Góra), **Jerzy Pawłowski** (Nowa Sól), **Tadeusz Pińkowski** (Jeżów Sudecki), **Wojciech Pluciński** (Szczecin), **Jerzy Popiel** (Wrocław), **Teodor Pragłowski** (Jelenia Góra), **Edward Przybylski** (Toruń), **Bolesław Ptak** (Jeżów Sudecki), **Irena Radomska** (Jelenia Góra), **Zdzisław Reguła** (Poznań), **Irena Ruge** (Nowy Targ), **Janusz Ruge** (Nowy Targ), **Mariola Ruszczyńska** (Jelenia Góra), **Henryk Sięga** (Średala — Szwecja), **Adam Sikora** (Zielona Góra), **Włodzimierz Skalik** (Częstochowa), **Wiesław Stafiej** (Bielsko-Biała), **Adam Szemburda** (Jelenia Góra), **Stanisław Szomański** (Wrocław), **Ryszard Szpieć** (Jeżów Sudecki), **Wiktor Szydłowski** (Warszawa), **Jerzy Śmielkiewicz** (Bielsko-Biała), **Urszula Śliwak** (Warszawa), **Jerzy Talar** (Jelenia Góra), **Elżbieta Urbanowicz** (Jelenia Góra), **Zbigniew Urbanowicz** (Jelenia Góra), **Stefan Weker** (Kętrzyn), **Roman Wiejski** (Jelenia Góra), **Ryszard Witkowski** (Warszawa), **Zbigniew Władysław Wójcik** (Białystok), **Adam Zientek** (Bielsko-Biała), **Józef Zieleziński** (Bielsko-Biała).

REZOLUCJA

KOLEŻEŃSKIEGO SPOTKANIA SZYBOWNIKÓW

Uczestnicy spotkania w Jeżowie Sudeckim w dniach 22—24 listopada 1985 z okazji 40-lecia I Ogólnopolskiej Konferencji Szybowcowej wyłonili ze swego grona komisję wnioskową w składzie: przewodniczący — Józef Kusiba, zastępca przewodniczącego — Jerzy Śmielkiewicz, sekretarz — Tadeusz Kaczmarek, członkowie — Józef Dankowski, Jan Jagielski, Adam Sikora, Ryszard Witkowski.

Komisja przedstawia następujące wnioski zgłoszone podczas dyskusji:

I. Modelarstwo, wychowanie, popularyzacja lotnictwa:

— w oparciu o porozumienie Aeroklubu PRL oraz Ministerstwa Oświaty i Wychowania rozszerzyć udział nauczycieli w kursach modelarstwa lotniczego i kosmicznego, co pozwoli uatrakcyjnić zajęcia wychowania technicznego w szkołach i właściwie ukierunkować upowszechnianie politechnizacji;

— w aeroklubach regionalnych wdrożyć ustalenia porozumień Aeroklubu PRL z WSS Społem, CZSBM i Główna Kwatera ZHP; rolę inicjującą powinny spełniać aerokluby;

— uzyskać spójność pracy organizacji młodzieżowych i programów nauczania szkolnego z zadaniami Aeroklubu PRL w dziedzinie popularyzacji lotnictwa oraz wychowania dzieci i młodzieży;

— powołać grupę konsultacyjną instruktorów-praktyków o wysokich kwalifikacjach jako ciała doradczego ZG ZHP do konsultowania koncepcji i kierunków rozwoju działalności lotniczej;

— utworzyć Towarzystwo Przyjaciół Muzeum Lotnictwa i Astronautyki; otoczyć fachową opieką historyczne szybowce i właściwie je eksponować;

— przystąpić do opracowania materiałów monograficznych ośrodków szybowcowych, których działalność przyczyniła się do rozwoju polskiego szybownictwa;

II. Szkolenie masowe:

— objąć szkoleniem szybowcowym szersze rzesze młodzieży, nie uzależniając przyjęcia na szkolenie od deklaracji wstąpienia do lotnictwa zawodowego;

— opierając się na obiecujących doświadczeniach, obniżyć wiek rozpoczęcia szkolenia pod warunkiem pozytywnej opinii wychowawców i instruktorów oraz komisji lotniczo-lekarskiej;

— złagodzić wymogi zdrowotne dla kandydatów na szybowników;

— wycofać ograniczenie wieku wykonywania lotów samodzielnych, jako stojące w sprzeczności z ogólną tendencją przedłużenia biologicznego okresu sprawności życiowej człowieka.

— zaniechać działalności weryfikacyjnej — w wyniku której odsuwa się od lotnictwa wartościowe jednostki — powodującej podział społeczności lotniczej; podobna działalność prowadzona w latach pięćdziesiątych spowodowała niepowetowane szkody;

— stworzyć jasną i pełną koncepcję szkolenia szybowcowego, w której m. in. powinno znaleźć swoje miejsce szkolenie w terenie górskim.

III. Sport:

— pilotom szybowcowej kadry narodowej i kadry juniorów zapewnić warunki do intensywnego szkolenia i treningu w ciągu całego roku we wszystkich ośrodkach APRL;

— wprowadzić w życie w APRL przepisy w sprawie stypendiów sportowych;

— umożliwić aeroklubom regionalnym finansowanie treningu wyczynowego wyróżniających się pilotów;

— nadać odpowiednią rangę produkcji szybowców; obecna sytuacja powoduje gwałtowny odpływ wysoko kwalifikowanej kadry z wieloletnim stażem oraz bardzo szybkie pozostawanie w tyle naszej techniki za światową techniką szybowcową. Powoduje to straty zarówno dla sportu lotniczego jak gospodarki narodowej (trudności eksportów sprzętu);

— przywrócić właściwą funkcję Centrum Szybowcowemu w Lesznie;

— poważną przeszkodą w działalności aeroklubów są ograniczenia ruchowe, bardzo często nieuzasadnione. Należy więc doprowadzić do właściwego uregulowania tych spraw przy założeniu, że aeroklubv są równorzednym partnerem w użytkowaniu przestrzeni powietrznej;

— doprowadzić do powstania systemu, zapewniającego stały dopływ do aeroklubów regionalnych wykwalifikowanej kadry instruktorsko-trenerskiej, w tym z wyższym wykształceniem specjalistycznym oraz zapewnić godziwe warunki egzystencji wieloletnim pracownikom lotnictwa sportowego, przechodzącym w stan spoczynku.

SĄ NAM NA DZISIAJ POTRZEBNE: WIARA W DZIAŁANIE, ŻYCZLIWOŚĆ NA CO DZIEŃ, WSPÓLNE MYŚLENIE I AKTYWNOŚĆ W TROSCE O SILNE POLSKIE SKRZYDŁA.

---

dzialnych za szkolenie i organizację szybownictwa oraz niedostatki sprzętowe. Ponadto widzi potrzebę pobudzenia aktywności społeczników. **Bronisław Burakiewicz** uważa, że o szybownictwie i w ogóle lotnictwie za mało mówi się w szkołach. Według niego tylko masowe szkolenie jest podstawą późniejszych, wielkich sukcesów lotniczych najlepszych z najlepszych. Zaniepokojony jest niskimi emeryturami długoletnich instruktorów lotniczych. **Roman Wiejski** na podstawie wcześniejszego spotkania z młodzieżą w technikum twierdził, iż obecna młodzież jest chętna do lotnictwa i marzy o lotniczej przygodzie, ale niewiele wie o lotnictwie i o tym, jak do niego trafić. **Leszek Gański** powiedział, że lotnictwu potrzebna jest organizacja krzewienia oświaty lotniczej wśród społeczeństwa, postuluje więc reaktywowanie Ligi Lotniczej. **Janusz Grodzki** twierdził, że piloci sportowi w wieku poborowym powinni odbywać czynną służbę wojskową wyłącznie w jednostkach lotniczych. Według **Józefa Kuchniaka** zanik latania w Jeżowie i jego minimalizowanie w Jeleniej Górze to wynik małego zainteresowania lotnictwem ze strony władz oraz braku takich ludzi jak Tadeusz Kaczmarek, były kierownik Aeroklubu Jeleniogórskiego. **Rajmund Jakób** chciałby, aby w jeleniogórskiej „kopalni" szybowcowych diamentów znów zaczęło się ostre fedrowanie i aby czynniki oficjalne w lotnictwie wyciągnęły właściwe wnioski ze spotkania w Jeżowie. Według **Janusza Rugego** takie spotkanie to dobry zaczyn do czynów, byle tylko we właściwym kierunku. **Ryszarda Witkowskiego** do Jeżowa przywiodła nostalgia. Po wojnie, jako jeden z pierwszych wykonywał loty z jeżowskiego zbocza, a 20 lat potem nad Karkonoszami skompletował odznakę diamentową. Długo nie zapomni zgliszcz hangaru, spod którego tyle razy startował w przeszłości. Spotkanie przyjaciół i udział w żywej, zaangażowanej dyskusji zrównoważyły mu jednak wrażenie dewastacji jeżowskiej góry. **Stefan Weker** po obejrzeniu tego, co obecnie znajduje się na dawnym szybowisku, powiedział krótko: tragiczna dewastacja. Proponował przywrócić szybowisko szybownikom. Smutne refleksje ogarniały **Zdzisława Regulę**, ale twierdził, że nie powinno się szerzyć defetyzmu. Według niego należy tchnąć nowego ducha we wszystkich tych, od których zależy odnowa szybownictwa. **Witold Bródka** miał takie odczucie, iż na spotkanie w Jeżowie nikt nie zareaguje.

Wypowiedzi niejako podsumował szef szkolenia i sportu Aeroklubu PRL, płk dypl. pil. HENRYK KĄCIK. Wyraził słowa najwyższego uznania pod adresem organizatorów spotkania. Był zadowolony, iż miał okazję poznać osobiście wielu ludzi, których praca legła u podstaw sukcesów polskiego szybownictwa. Mile zaskoczyła go miłość do szybownictwa i troska o jego przyszłość ze strony wszystkich uczestników spotkania. Podkreślił, iż obawy jakie występowały u niektórych dyskutantów wynikały z niepełnej informacji i w trakcie dyskusji wiele spraw wyjaśniło się. Według niego spotkania takie są bardzo potrzebne, wnoszą bowiem określone wartości do działalności organizacyjnej i szkoleniowej.

HENRYK KUCHARSKI

Samoloty myśliwskie F-5E Tiger II

LOTNICTWO WOJSKOWE TURCJI

W 1911 Turcja zakupiła już u państw Europy Zachodniej kilka samolotów dla potrzeb przyszłego lotnictwa wojskowego. W czasie I wojny światowej zaczęto tworzyć przy pomocy Niemiec oddziały lotnictwa tureckiego w sile 8 eskadr oraz tzw. lotnictwo niemiecko-osmańskie, liczące 16 eskadr. Niemcy stanowili większość personelu latającego tego lotnictwa. Ponadto utworzono też lotnictwo marynarki wojennej w sile 3 eskadr.

W okresie międzywojennym lotnictwo tureckie rozwijało się pod wpływem francuskim. Miało ono organizację pułkową. Samoloty sprowadzano z zagranicy: Francji, Wielkiej Brytanii, Polski i Niemiec. W 1939 lotnictwo tureckie składało się z 4 pułków po 6 kompanii i miało ogółem 370 samolotów. Dzięki dostawom brytyjskim i francuskim utworzono w 1941 jeszcze jeden pułk i pięć samodzielnych dywizjonów. Od 1941 zaczęto ponownie sprowadzać sprzęt lotniczy z Niemiec. Pod koniec II wojny światowej zorganizowano dwie dywizje lotnicze w sile 15 dywizjonów (30 eskadr).

Po wojnie, gdy Turcja przystąpiła do NATO (w 1952), zapoczątkowany został nowy etap rozwoju organizacyjnego lotnictwa tureckiego. Lotnictwo zostało zorganizowane według standardu NATO. W 1955 lotnictwo Turcji miało 29 000 ludzi i 300 samolotów wchodzących w skład 12 eskadr. Naczelne Dowództwo Połączonych Sił Zbrojnych NATO przywiązywało duże znaczenie do tureckiego lotnictwa, którego park samolotowy był stale uzupełniany dostawami ze Stanów Zjednoczonych. Były to głównie samoloty typu F-84F, RF-84F, F-86K. Lotnictwo tureckie weszło w skład 6 Połączonych Taktycznych Sił Powietrznych (6 PTSP) NATO.

W 1960 lotnictwo tureckie dysponowało 22 eskadrami liczącymi około 400 samolotów, a jego stan osobowy wynosił 30 000 żołnierzy. W połowie lat sześćdziesiątych w lotnictwie Turcji służyło już 45 000 żołnierzy. W tym okresie dwie eskadry wyposażono w samoloty amerykańskie typu F-104G Starfighter. Ogólnie jednak biorąc, jak na ten okres, sprzęt lotniczy był przestarzały; przeważnie były to samoloty F-100C Super Sabre i F-84F Thunderstreak oraz inne.

W 1970 stan lotnictwa tureckiego przedstawiał się następująco: ogółem liczyło ono 43 000 żołnierzy i 500 samolotów bojowych zorganizowanych w dwie armie lotnictwa taktycznego (1 i 3) oraz wchodzących w skład dowództwa OPK. Armiom lotnictwa taktycznego podlegały bazy lotnicze o sile pułków, którym podporządkowano eskadry lotnicze. W sumie w tym czasie było 30 eskadr, z tego 26 eskadr samolotów bojowych i 4 eskadry — transportowych. Wyposażenie sił powietrznych stanowiły samoloty myśliwskie i myśliwsko-bombowe: F-5A, F-86D (przestarzałe), F-102A, F-104G, F-100C (przestarzałe); rozpoznawcze: RF-84F i RF-84Q oraz transportowe: C-47, C-54 i C-130. Dowództwu OPK podlegały dwa dywizjony przeciwlotniczych pocisków rakietowych Nike Hercules. Turcja, jako członek NATO, w wypadku wojny ma przekazać do dyspozycji zintegrowanych sił zbrojnych całość lotnictwa bojowego i dywizjony przeciwlotniczych pocisków rakietowych Nike.

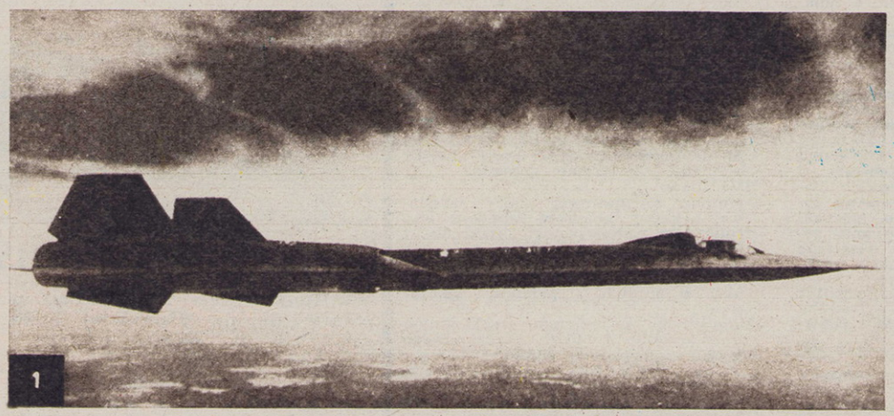
Na terytorium Turcji bazują eskadry amerykańskich sił powietrznych oraz są rozmieszczone amerykańskie składy i urządzenia lotnicze. W Izmirze stacjonuje dowództwo 6 PTSP NATO.

W latach siedemdziesiątych dokonano modernizacji lotnictwa. Stopniowo zamieniano maszyny F-100C, F-84F i inne na samoloty F-100D Super Sabre, F-5E Tiger-II i F-4E Phantom, produkowane częściowo we własnych zakładach na licencji amerykańskiej. Rozbudowano przy tym rodzimy przemysł lotniczy. W 1980 stan osobowy lotnictwa wynosił 50 000 żołnierzy, a na uzbrojeniu znajdowało się około 340 samolotów bojowych różnych typów (wszystkie produkcji amerykańskiej bądź na licencji). Podstawowym samolotem był w tym czasie F-5A i F-104S Starfighter. Samoloty bojowe uzbrojone były w rakiety klasy powietrze-powietrze typu Sidewinder, Sparrow, Falon i rakiety powietrza-ziemia typu Bullpup i Maverick. Podstawowym śmigłowcem był AB-206B. W sumie było 20 eskadr, w tym: 13 eskadr myśliwsko-bombowych, jedna myśliwska obrony powietrznej, dwie rozpoznawcze i cztery transportowe. W latach osiemdziesiątych, zgodnie z porozumieniem podpisanym z USA w 1980, tureckie siły lotnicze otrzymają 172 samoloty typu F-16. Część zamówień już zrealizowano.

Cz. K.

SR-71 BLACKBIRD

Prace nad następcą samolotu rozpoznawczego U-2 rozpoczęły się w zakładach Lockheed-California Comp. w 1959. Tajne badania prowadzono w ramach programu ADP (Advanced Development Projects) w ściśle strzeżonym budynku w Burbank, nazywanym często Skunk Works. Pod kierunkiem Clarence'a L. Johnsona, konstruktora słynnych samolotów P-38 Lightning, F-80 Shooting Star, Constellation, C-130 Hercules, F-104 Starfighter i U-2, grupa starannie dobranych kilkudziesięciu inżynierów i techników w ciągu 34 miesięcy opracowała prototyp wysokościowego samolotu rozpoznawczego mogącego latać z prędkością odpowiadającą 3 Ma. Przy jego budowie pokonano niezliczone problemy techniczne związane z wypracowaniem formuły aerodynamicznej samolotu i systemu napędowego oraz pokonaniem bariery cieplnej występującej przy dużych prędkościach.



1

NA ZDJĘCIACH:

1. SR-71B w locie na dużej wysokości.

2. SR-71B widziany ze stanowiska operatora przewodu paliwowego samolotu-cysterny KC-135Q.

3. SR-71A startuje z lotniska bazy Beale AFB w Kalifornii.

4. Samoloty SR-71B i KC-135Q podczas operacji uzupełniania paliwa w powietrzu.

Zdjęcia: „Aviation Week and Space Technology" i „Flug Revue".

Oblot prototypu odbył się w tajnej bazie lotniczej USAF Indian Springs Auxiliary Base na pustyni Newada 1962-01-25 w sposób... przypadkowy. Samolot, za którego sterami siedział oblatywacz Louis W. Schalk, wzniósł się w powietrze podczas próbnego rozpędzania na pasie i przeleciał nad nim 2,5 km. Cztery dni później prototyp zaprezentowano przedstawicielom USAF i dokonano oficjalnego oblotu trwającego 95 min. Dokładne daty tych wydarzeń ujawniono dopiero w latach siedemdziesiątych. O istnieniu samolotu poinformował opinię publiczną po raz pierwszy prezydent L. Johnson na konferencji prasowej 1964-02-29, określając go nazwą A-11. Prezydent stwierdził wówczas, że trwające próby mają na celu określenie przydatności A-11 do wykonywania długodystansowych misji przechwytujących. Wersja YF-12A (eksperymentalny myśliwiec przechwytujący) została zaprezentowana publicznie w bazie Edwards AFB 1964-09-30.

Samolot wyposażony był w radar impulsowo-dopplerowski Hughes AN/ASG-18 i detektory podczerwieni. Uzbrojenie stanowiły 4 rakiety powietrze-powietrze Hughes AIM-47A Super Falcon przenoszone w komorach wewnątrz kadłuba. 1964-07-27 prezydent Johnson oświadczył, że firma Lockheed przygotowuje kolejną modyfikację A-11 oznaczoną SR-71 — długodystansowy samolot rozpoznania strategicznego do lotów zwiadowczych nad obszarami całej kuli ziemskiej. Modyfikacje polegały na m. in. przedłużeniu ogonowej części kadłuba, przekonstruowaniu dziobu, likwidacji podskrzydłowych kierownic aerodynamicznych i zmianie wyposażenia. Oblot prototypu SR-71A wykonano 1964-12-22.

Zbudowano 25 egz. samolotu A-11 (inna nazwa A-12), z których 3 przebudowano na YF-12A i 1 na YF-12C będący prototypem SR-71. Jeden z YF-12A rozbił się przy lądowaniu w Edwards w czerwcu 1971. W zakładach Lockheed zbudowano 29 egz. seryjnych SR-71A i 2 egz. SR-71B (wersja z drugą kabiną pilota w miejscu kabiny operatora aparatury zwiadowczej). Po rozbiciu jednego SR-71B w bazie Beale AFB 1968-11-01, ostatni z wyprodukowanych SR-71A przerobiono na SR-71C, również treningowy lecz o nieco innym wyposażeniu. SR-71 nosi nieoficjalną nazwę Blackbird (ang. czarny ptak lub kos).

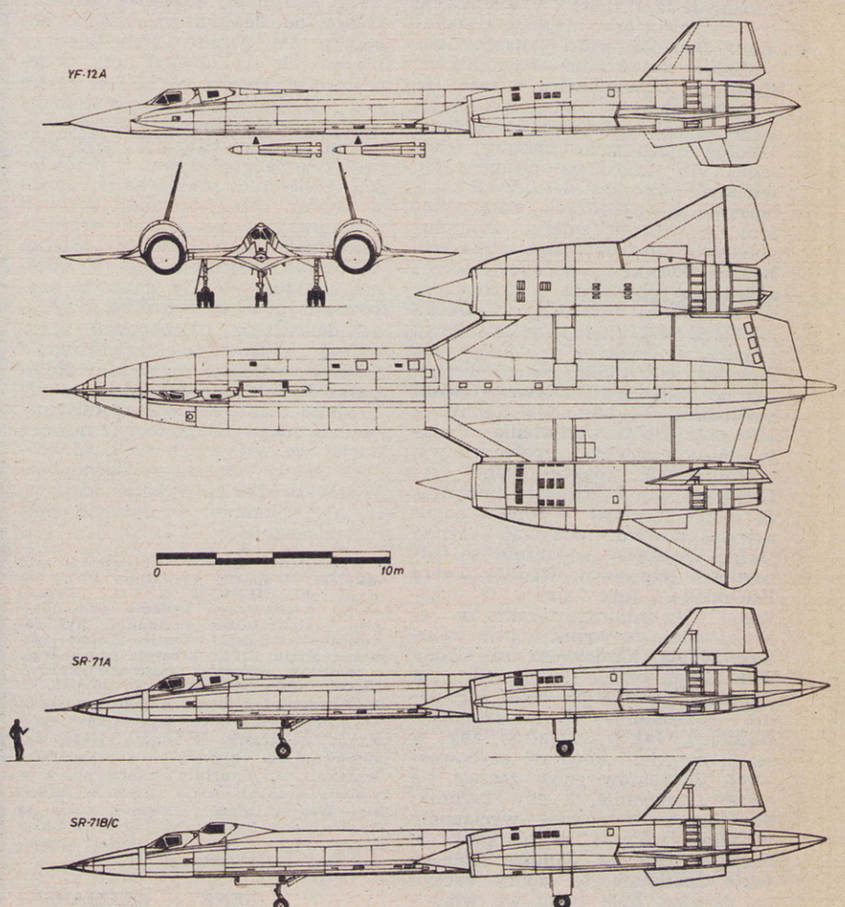
1976-07-27 samolot SR-71A z załogą Joersz/Morgan ustanowił rekord prędkości maksymalnej w locie poziomym wynoszący 3 529,56 km/h, zaś inny SR-71A z załogą Helt/Elliot rekord wysokości lotu poziomego wynoszący 25 929,03 m.

Samoloty SR-71 są w dyspozycji dowództwa lotnictwa strategicznego SAC (Strategic Air Command). Jedyną wyposażoną w nie jednostką US Air Force jest (od stycznia 1966) Pierwsza Eskadra Rozpoznania Strategicznego należąca do 9 Skrzydła Rozpoznania Strategicznego, stacjonująca w kalifornijskiej bazie Beale AFB. Były one wykorzystywane do lotów zwiadowczych nad terytoriami Chin, KRLD, Bliskiego Wschodu (w okresie konfliktów w 1967 i 1973), Wietnamu, Falklandów (wojna argentyńsko-brytyjska w 1982) i Nikaragui (1984). SR-71 może startować tylko ze specjalnie przystosowanych lotnisk z wysoko wykwalifikowaną obsługą. Przed startem pas jest starannie czyszczony dla ochrony ogumienia przed uszkodzeniem. Samolot nigdy nie startuje do lotu zwiadowczego z pełnymi zbiornikami, natomiast spotyka się na wysokości ok. 5 000 m z jednym ze specjalnie przystosowanych samolotów-cystern Boeing KC-135Q Stratotanker i uzupełnia zapas paliwa w locie. Następnie wznosi się na wysokość ponad 20 tys. m i z prędkością odpowiadającą 3 Ma podąża w kierunku celu misji zwiadowczej. W locie powierzchnia samolotu nagrzewa się od tarcia powietrza do temperatury dochodzącej do ponad 300°C na dziobie i krawędziach natarcia skrzydeł i usterzenia oraz ponad 500°C wewnątrz gondoli silnikowych. Po powrocie do bazy samolot przechodzi 6-godzinną inspekcję techniczną, na którą składa się z 650 czynności wykonywanych przez 5 specjalistów. Dokładniejszą kontrolę przeprowadza się po każdych 25 h lotu, na badania szczegółowe po 100 h (trwające 11 dni roboczych po 16 h) i po 200 h lotu (15 dni roboczych — badanie obejmuje m. in. demontaż wszystkich elementów samolotu). Co 3 lata każdy SR-71 przechodzi remont kapitalny w wytwórni Lockheed. Prace przy samolocie nie pozwalają na stosowanie zwykłych zestawów narzędzi pokrywanych kadmem ze względu na jego korozyjne działanie na tytanową konstrukcję SR-71.

Konstrukcja. Całkowicie metalowy, 2-silnikowy, 2-miejscowy, odrzutowy samolot rozpoznania strategicznego, w układzie średniopłata.

Skrzydła mają obrys modyfikowanej delty, o skosie krawędzi natarcia 60° i ujemnym skosie krawędzi spływu —10°. Kąt zaklinowania skrzydeł przy kadłubie —2°. Profil dwuwypukły o grubości względnej 3,2%. Płat ma konstruk-

2



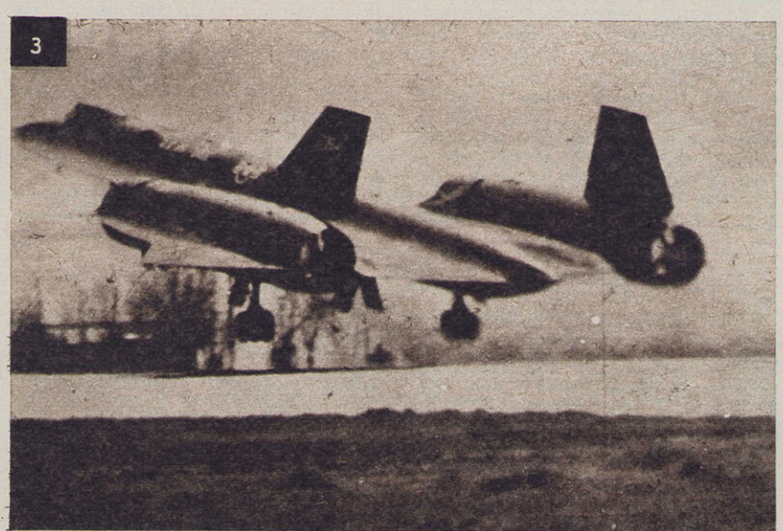
cję wielodźwigarową, półskorupową i wykonany jest głównie ze stopu tytanowego Beta B-120. Przy jego montażu zastosowano specjalną technologię dyfuzyjnego łączenia elementów i tzw. połączenia dylatacyjne. Jest to związane ze zmianą liniowych wymiarów płata w wyniku nagrzania, mogącą dojść do kilku cm. Skrzydło płynnie przechodzi w konstrukcję gondoli silnikowej o średnicy 1,77 m i długości 14,05 m, w większej części położonej nad płaszczyzną skrzydła, pochylonej do przodu względem osi kadłuba. Wzdłuż części gondoli wystających poza krawędź natarcia umieszczono dodatkowe powierzchnie aerodynamiczne służące poprawieniu opływu na końcówkach skrzydeł. Elementami mechanizacji płata są 4 segmenty sterolotek, wychylane o kąt max. ±24° przy prędkościach mniejszych od 0,5 Ma i +14°⁷ powyżej tych prędkości. Wnętrza obu skrzydeł stanowią integralne zbiorniki trudno zapalnego paliwa JP-7, pełniącego równocześnie rolę chłodziwa nagrzanych od tarcia powierzchni.

Kadłub ma konstrukcję półskorupową i wykonany jest również w większej części ze stopu Beta B-120. Charakterystyczny spłaszczony kształt nadają mu boczne powierzchnie aerodynamiczne ciągnące się od dziobu (w YF-12A od końca osłony radaru). Wytwarzają one aż 30% siły nośnej i przesuwają środek parcia do przodu, co redukuje stawiany przez samolot opór. Dziobową część kadłuba zajmuje przedział mieszczący antenę radaru i część aparatury rozpoznawczej. Dalej mieści się kabina załogi, ciśnieniowa i klimatyzowana powietrzem, odbieranym zza sprężarek silników i chłodzonym przez paliwo JP-7. Fotele ustawione są jeden za drugim, najpierw fotel pilota, a za nim fotel operatora aparatury rozpoznawczej RSO (Reconnaissance Systems Offican). Fotele umożliwiają katapultowanie przy prędkości i wysokości zero, jak i przy wysokich prędkościach naddźwiękowych. Fotele wyrzucane identycznego typu (Martin Baker Mk.H) jak stosowane w myśliwcu F-106 Delta Dart. Załoga używa skafandrów ciśnieniowych takich samych, jakie używali piloci samolotu kosmicznego Space Shuttle w jego pierwszych lotach orbitalnych. Nad kabinami umieszczono metalowe osłony z niewielkimi oknami (4 w przedniej, 2 w tylnej), odchylane do tyłu. We wnętrzu bocznych powierzchni aerodynamicznych znajdują się instalacje: klimatyzacyjna, tlenowa i hydrauliczna, a także pozostałą część aparatury rozpoznawczej. Za kabiną mieści się komora podwozia przedniego. Praktycznie całą pozostałą część kadłuba wypełniają 4 integralne zbiorniki paliwa. W końcówce kadłuba umieszczono spadochron hamujący o średnicy czaszy 12 m, wraz z wyrzucającym go urządzeniem pirotechnicznym.

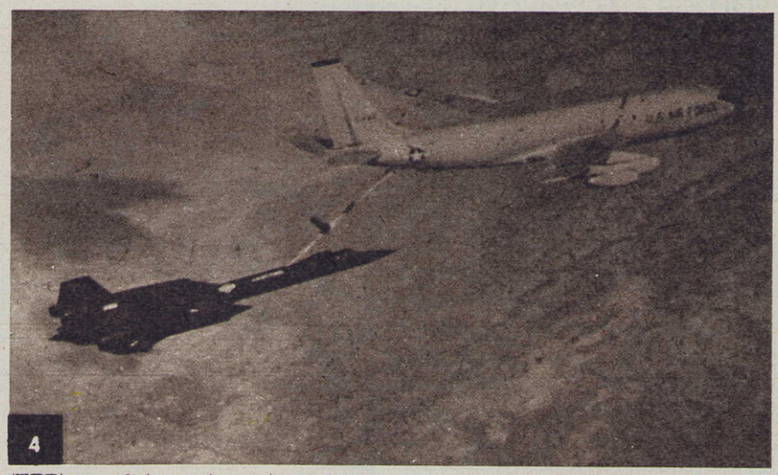
Usterzenie o konstrukcji półskorupowej składa się z dwóch płytowych stateczników pionowych zainstalowanych na gondolach silników pod kątem 20° do płaszczyzny symetrii samolotu. Mogą one być obracane o kąt ±20° poniżej liczby Macha 0,5 i ±10° powyżej tej liczby. Rolę dodatkowego ustatecznienia pełnią w wersjach YF-12A i SR-71B/C nieruchome podskrzydłowe kierownice aerodynamiczne umieszczone na gondolach silnikowych w tej samej płaszczyźnie co usterzenie pionowe. W YF-12A jest jeszcze chowana przy starcie i lądowaniu kierownica podkadłubowa.

Podwozie składające się z 3 zespołów jest wciągane hydraulicznie. Golenie wykonano z tytanu metodą kucia. Przedni zespół podwozia ma dwa koła i jest wciągany do przodu, do kadłuba. Na przedniej goleni zainstalowany jest reflektor. Podwozie główne ma rzadko spotykany układ 3 kół zawieszonych na jednej osi zamontowanej na widelcu podpory. Opony 22-warstwowe, metalizowane na bokach srebrem dla lepszego odprowadzenia ciepła, napełnione azotem pod ciśnieniem 0,28 MPa. Amortyzatory olejowo-gazowe. Hamulce hydrauliczne, tarczowe.

Zespół napędowy — dwa układy połączonych silników strumieniowych i turboodrzutowych. We wnętrzu ogromnej gondoli silnikowej zawieszony jest jednoprzepływowy silnik turboodrzutowy Pratt-Whitney J58 (jest to wojskowa wersja silnika JT11D-20B) o ciągu 153,6 kN z dopalaniem. Ma on 8-stopniową sprężarkę i 2-stopniową turbinę. Łopatki wszystkich wirników wykonano z tytanu. W silnikach J58 stosuje się specjalny gatunek oleju, który w temperaturze poniżej 30°C ma niemal stałą konsystencję. Przed lotem podgrzewa się go do 30°C z szybkością 10°/h. Pierścieniową przestrzeń między silnikiem turboodrzutowym a konstrukcją gondoli zajmuje silnik strumieniowy. Przy prędkościach zbliżonych do 3 Ma większa część strumienia powietrza kierowana jest do przestrzeni silnika strumieniowego. Rozmiary wlotu powietrza regulowane automatycznie ruchomymi stożkami będącymi wytwornicami ukośnych fal uderzeniowych. Przy prędkości 3 Ma stożki są cofnięte o 66 cm. Z ciągu potrzebnego na dużej wysokości wynoszącego ok. 61 kN silnik turboodrzutowy


3

wytwarza 11 kN, 50 kN powstaje w układzie ssącym, a ułamkowe części w eżektorze dopalacza. Całkowity spręż silnika wynosi 40:1. Eżektor dopalacza jest najbardziej nagrzaną częścią samolotu (650°C), dlatego też wykonany jest ze specjalnie odpornych stopów niklowych Hasteloy X i Rene 41. W kanale wlotowym w konstrukcji gondoli silnikowej wycięto otwory zasłaniane regulowanymi żaluzjami dla dodatkowego dopływu powietrza do silnika J58 w warunkach pracy na ziemi bądź przy małej prędkości. Zapłon silnika jest chemiczny — do komory spalania wstrzykuje się przy rozruchu trójetyl borowodoru


4

(TEB) zapalający się przy styku z paliwem JP-7.

Instalacja paliwowa składa się z 2 zbiorników skrzydłowych i 4 kadłubowych o łącznej pojemności 46 000 dm³. W SR-71 stosuje się specjalne paliwo JP-7 będące mieszaniną cięższych węglowodorów o dość wysokiej temperaturze zapłonu. Pełni ono rolę chłodziwa powierzchni samolotu cyrkulując między zbiornikami. Przepompowywanie paliwa między zbiornikami umożliwia również manewrowanie środkiem ciężkości samolotu. Urządzenie do uzupełniania paliwa w locie zainstalowano na grzbiecie kadłuba samolotu.

Wyposażenie. System hydrauliczny wypełnia odporny na wysokie temperatury płyn, starannie oczyszczony z tlenu (napełnianie w atmosferze azotowej). System elektryczny składa się z generatorów, akumulatorów i zapasowych akumulatorów srebrowo-cynkowych.

SR-71 dysponuje minimalnym zapasem stateczności i ma tzw. wędrujący środek ciężkości. Z tego powodu wyposażono go w systemy sterowania czynnego. Jest on pierwszym samolotem na świecie o sterowanej konfiguracji CCV (Control Configurated Vehicle). Posiada on elektroniczny system stabilizacji SAS (Stability Argumentation System) należący do zestawu urządzeń AFCS (Automatic Flight Control System). Ze względów bezpieczeństwa jest on potrojony. AFCS stabilizuje samolot względem 3 osi oraz utrzymuje stałą wysokość i kurs. Sterowanie powierzchniami aerodynamicznymi odbywa się za pomocą siłowników hydraulicznych. Linki sterowe wykonane są ze stali Elgiloy, takiej jaką używa się na sprężyny zegarów. Systemy nawigacyjne samolotu zintegrowane są pokładowym komputerem firmy Honeywell. System astronawigacyjny zainstalowany jest w grzbietowej części kadłuba tuż za kabiną. Jest on wyposażony w szukacze gwiazd (wg katalogu 52 gwiazdy) i precyzyjny chronometr (dokł. do 5 milisekund). Dodatkowo SR-71 ma jeszcze systemy dopplerowski i bezwładnościowy oraz systemy radionawigacyjne TACAN, VOR i ILS.

Wyposażenie zwiadowcze kompletowane jest zależnie od charakteru misji rozpoznawczej w 5 różnych zestawów. W ich skład mogą wchodzić wielospektralne kamery panoramiczne, kamery z obrotowymi obiektywami, kamery TV, rejestratory sygnałów radioelektronicznych i aparatura współpracująca z pokładowym radarem wielozadaniowym. Możliwa jest instalacja systemów do walki radioelektronicznej.

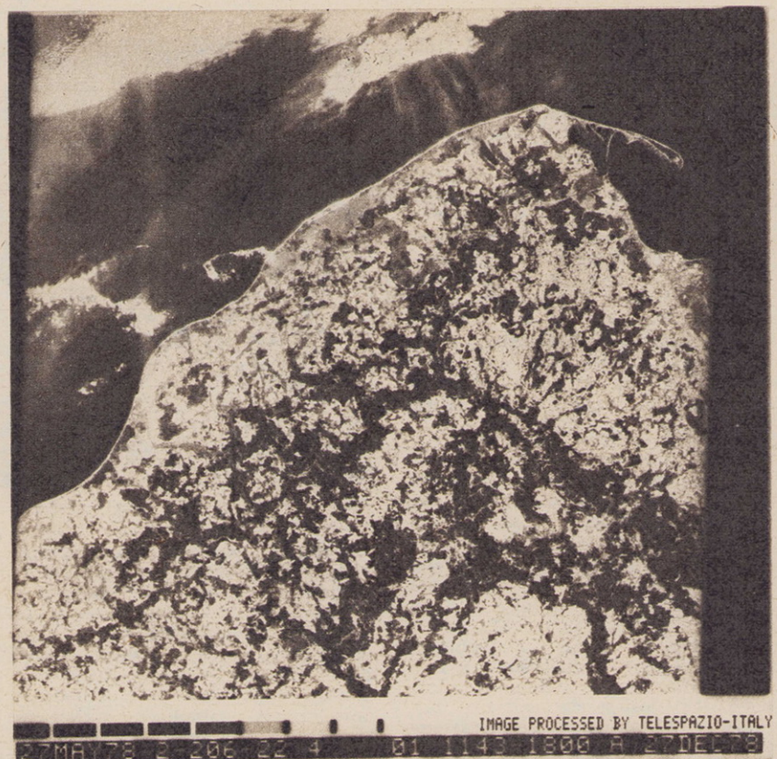
Malowanie. Samoloty SR-71 pokrywane są specjalną farbą o barwie ciemnogranatowej (indigo blue) tłumiącą fale radaru i ułatwiającą emisję ciepła z powierzchni samolotu. Znaki rozpoznawcze rozmieszczone są w sposób typowy dla USAF. Biały numer seryjny na statecznikach pionowych i końcówka numeru na gondoli silnika.

JACEK NOWICKI
KRZYSZTOF ZIĘCINA

DANE TECHNICZNE

	YF-12A	SR-71A
Rozpiętość	16,94	16,94 m
Długość	30,78	32,74 m
Wysokość	5,64	5,64 m
Powierzchnia nośna	167,20	167,20 m²
Obciążenie powierzchni nośnej norm.	380	380 kg/m²
Masa własna		27 200 kg
Masa startowa maksymalna	63 500	77 100 kg
Masa startowa normalna		63 505 kg
Masa paliwa w zbiornikach integralnych		36 290 kg
Obciążenie ciągu norm.		2,19 kg/daN
Obciążenie ciągu maks. z dopalaniem		2,67 kg/daN
Prędkość maksymalna	4300	4300 km/h czyli 4 Ma
Prędkość startu		370 km/h
Prędkość lądowania	280	280 km/h
Pułap absolutny	36 500	36 500 m
Zasięg (bez uzup. paliwa w locie)		4800 km
Długotrwałość lotu (bez uzup. paliwa w locie)		1,5 h
Rozbieg		1646 m
Dobieg		1097 m
Doskonałość dla prędkości poniżej 1 Ma		11,5
Doskonałość dla prędkości powyżej 1 Ma		6,5

POLSKA Z KOSMOSU



Zdjęcie polskiego wybrzeża bałtyckiego wykonane przez satelitę Landsat-2 z wysokości 920 km w promieniowaniu widzialnym i podczerwieni fotograficznej. Obraz obejmuje obszar 185 × 185 km. Rozdzielczość — 80 m. Podziałka oryginału 1:100 000. Zdjęcia tego rodzaju zostały wykorzystane do sporządzania mapy użytkowania ziemi w całej Polsce oraz do badań struktur geologicznych. Mapa służy przede wszystkim planowaniu rozwoju przestrzennego i ochronie środowiska. (B)

WYPRAWY NA POKŁAD SALUTA-7

W 237-dobowym locie kosmicznym zespołu Salut-Sojuz zakończonym 1984-10-02 jego załoga wykonała badania i prace zamówione przez ok. 800 instytucji naukowych oraz produkcyjnych ZSRR poprzez centrum Priroda. Nawiązano ponad 2200 łączności UKF z Centrum Kierowania Lotem, a pokładowa drukarka Stroka odebrała ponad 2000 radiogramów pracując łącznie przez ponad 150 h. Od niedawna urządzenie to służy do automatycznego wprowadzania danych z Ziemi do komputera pokładowego Delta. Ułatwiło to pracę kosmonautów, a obliczenia współrzędnych obiektów obserwowanych na Ziemi prowadzi się automatycznie. Załoga przeprowadziła też ponad 280 seansów TV w łącznym czasie ok. 40 h. Kosmonauci dokonali m. in. naprawy niektórych urządzeń radiotechnicznych systemu zbliżenia oraz zestyku Igła i aparatury rezerwowej, montażu dodatkowych baterii słonecznych i przewodów rurowych jednostki napędowej w otwartym kosmosie spędzając tam w sześciu wyjściach 22 h 55 min. Dwustronna łączność TV i foniczna umożliwiła szkolenie kosmonautów w pracach nie zaplanowanych przed ich startem — z wykorzystaniem „wzorcowego" operatora znajdującego się na Ziemi. Załogę stanowili: L. Kuźmin, W. Sołowiow i O. Atkow. Informacja z października 1985.

Czwarta wyprawa podstawowa i dziewiąta w ogóle na stację orbitalną Salut-7 składała się z dwóch etapów. W pierwszym załogę podstawową stanowili: W. Dżanibekow i W. Sawinych. Następnie na stację przybyli: W. Wasiutin, G. Greczko i A. Wołkow. Później nastąpiła wymiana części załogi i na Ziemię powrócili: W. Dżanibekow i G. Greczko. Łącznie podczas czwartej wyprawy kosmonauci przebywali na stacji 168 dni, w tym w składzie, w jakim wylądowała — prawie 64 dni. Przez te 2 miesiące sfotografowano 16 mln km² powierzchni Ziemi, prowadzono regularne eksperymenty astrofizyczne, technologiczne i techniczne oraz badania medyczno-biologiczne. W sumie wykonano 400 różnych badań naukowych, przy wykorzystaniu 85 przyrządów z ZSRR, innych krajów socjalistycznych i Francji. Załoga Sojuza T-14 prowadziła doświadczenia programu materiałoznawstwa kosmicznego w urządzeniu technologicznym Pion. Były to dalsze badania procesów wymiany ciepła i transportu masy w ośrodkach ciekłych w mikrograwitacji. Przeprowadzono ocenę sprawności baterii słonecznych, wypróbowano nowe przyrządy, określono charakterystyki dynamiczne skomplikowanego zespołu orbitalnego (Salut-7, Sojuz T-14, Kosmos-1686). Dokonano eksperymentu pochwycenia substancji meteorytowej z wokółziemskiej przestrzeni kosmicznej. Ponadto w urządzeniu Biograwistat kosmonauci badali rozwój wyższych gatunków roślin w sztucznie wytworzonej sile przyciągania (w przenośnej wirówce). Ponadto pomyślnie wypróbowano urządzenia i agregaty oraz elementy konstrukcji statku kosmicznego Kosmos-1686.

Lądowanie W. Wasiutina, W. Sawinycha i A. Wołkowa nastąpiło 1985-11-21 o 13:31 czasu moskiewskiego 180 km na płd.-wsch. od miasta Dżezkazgan. Pobyt na orbicie został z dnia na dzień przerwany z powodu choroby W. Wasiutina — dowódcy załogi — i konieczności leczenia w warunkach ziemskich. Na orbicie pozostał dwuczłon Salut-7 i Kosmos-1686 działający automatycznie.

KRONIKA

● 1985-12-06. Telewizja Polska nadała film „Zdjęcia z kosmosu" o teledetekcji Ziemi i jej wykorzystaniu do opracowania mapy naszego kraju. Pokazano również fragmenty z lotów Saluta, Space Shuttle, Landsata, zdjęcia satelitarne z różnych miast (w tym Kazimierz Wielki) oraz metody przetwarzania obrazów stosowane w Polsce dla potrzeb gospodarki narodowej.

● W ESA powołano grupę koordynacyjną czuwającą nad jakością wyrobów dla potrzeb astronautyki. Ok. 400 wyrobów pochodzi ze 100 źródeł europejskich. Współpraca z NASA, ISRO, NASDA i Chińską RL.

● Konstruktorzy Euro-Shuttle Hermes przewidują zastosowanie żaroodpornego pokrycia metalowego, odpornego na temperatury ponad 1000°C. Górne pokrycie ma być ze stopu hastelloy.

● Francuskie balony stratosferyczne (pojemność — 100 000 m³, pułap — 34 km) startujące w 1985 z Gap/Tallard w Wysokich Alpach i Aire sur l'Adour były wyposażone w 20 przyrządów z Belgii, Francji, Japonii, Nowej Zelandii, RFN, Szwajcarii, W. Brytanii i USA. Pomiary prowadzono z 4 obserwatoriów we Francji i z 1 w Szwajcarii (Jungfrau), w powiązaniu z satelitami badawczymi SME oraz Sage-II.

● Eksperyment Globus, to element międzynarodowego programu badania atmosfery MAP (Middle Atmospheric Program). Bierze w nim udział 7 instytucji z Belgii, Francji RFN i USA (NASA i Stowarzyszenie międzynarodowe producentów wyrobów chemicznych CMA). Francja udostępniła balony 100 000 — 380 000 m³ o pułapie 15 i 40 km i udźwigu aparatury badawczej 300 i 450 kg. Telemetria i zdalne sterowanie.

● Program seminariów itp. spotkań organizowanych przez francuskie Centrum Badań Kosmicznych CNES w 1986: kurs technologii kosmicznej (elementy elektroniczne), szkołę techniki przestrzeni kosmicznej, szkołę klimatologii i obserwacji kosmicznej, zgromadzenie wydziału nauk planetarnych AAS CNES. VI sympozjum europejskie wiedzy o materii kosmicznej oraz 26 kongres COSPAR (o czym już szerzej informowaliśmy).

● W okolicy środka naszej Galaktyki wykryty został nowego rodzaju obiekt astronomiczny wysyłający fale radiowe. Ma wymiar poprzeczny — 100 lat świetlnych i może być zawirowaniem galaktycznym pola magnetycznego z udziałem elektronów.

● Odpowiednikiem radzieckiej aparatury Argument służącej do ultradźwiękowej lokacji serca jest francuska Echograf stosowana na pokładzie Saluta-7.

● Urządzenie Jelena pracujące na pokładzie Saluta-7 (teleskop gamma) powstało w Moskiewskim Instytucie Techniczno-Fizycznym.

ROK 2000?

Na międzynarodowej wystawie w Moskwie „Telekinoradiotechnika-85" pokazano wiele prototypowych urządzeń bliskiej przyszłości mogących zainteresować również specjalistów z lotnictwa i astronautyki. Jest to np. telewizja i magnetowizja cyfrowa, także barwna, oparta na przekazywaniu małej liczby informacji (wykorzystano nowe odkrycia współdziałania wzrok-mózg-obraz, a w ZSRR niedawno rozpoczęto w Moskwie i Leningradzie nadawanie programów eksperymentalnych TV). Dalej — telewizja przestrzenna oparta na holografii, na razie laserowej, w przyszłości zapewne zwykłym światłem. Obrazy będą milion razy ostrzejsze od obecnych. Poza tym laserowe zagęszczanie informacji cyfrowej na wideodyskach (zamiast 6—7 s zapisu — 1 h), do tego z dobrą głębią ostrości i niewrażliwością na kurz itp.

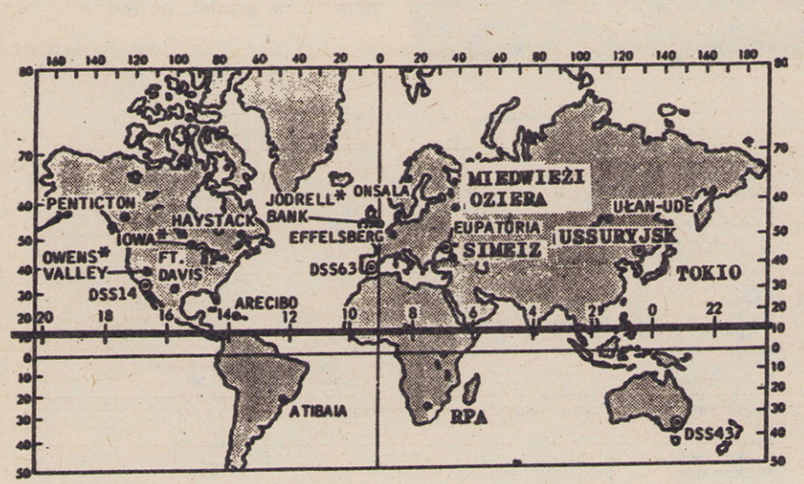
Pokazano m. in. tablicę 1×1 m z elementami sprzężonymi z mikrokomputerem i obrabiarka sterowaną numerycznie. Obraz dowolnej części płaskiej rzutowanej telekamerą na tablicę jest automatycznie przetwarzany w program dla obrabiarki, a wszelkie potrzebne potem poprawki (np. zmiany rozmieszczenia otworów) dokonuje się bezpośrednio piórem świetlnym. Jest to urządzenie dla przemysłu opracowane w instytucie w Tomsku w ZSRR.

W kilku państwach (m. in. ZSRR, Japonii, USA) prowadzone są prace nad telewizją o dużej ostrości obrazu (HDTV; TWCz I). Ma to doprowadzić do kina elektronicznego. Programy reportażowe, artystyczne i filmowe będą poprzez satelity docierały do miejscowych ośrodków oraz przekazywane do kin i mieszkań. Oczekuje się dużej oszczędności w powielaniu kopii filmowych, ich transporcie do kin itd. Pokazy odbyły się niedawno w Tsukuba w Japonii i w Moskwie.

Warto jeszcze dodać, że opracowany wspólnie od 1985 przez Polskę i ZSRR nowoczesny telewizor cyfrowy będzie szczególnie przydatny dla wszystkiego rodzaju telewizji satelitarnej. Ma być w produkcji seryjnej od 1990.

MIĘDZYNARODOWY SYSTEM OBSERWACYJNY WENUS

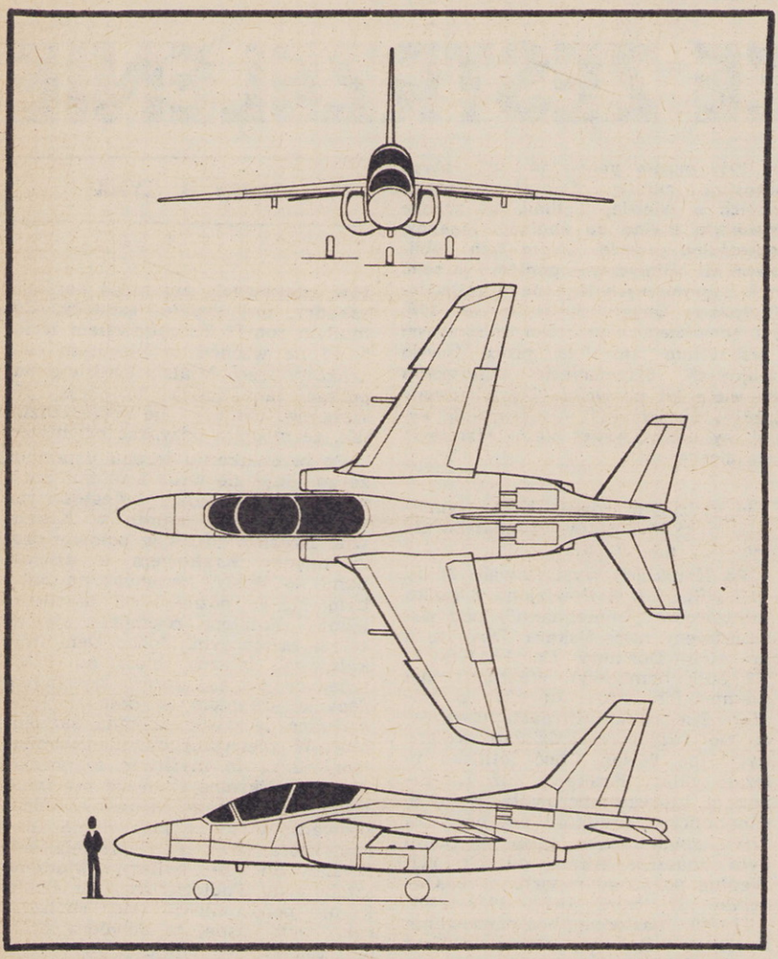
Po udanym pod każdym względem przelocie w czerwcu 2 próbników radzieckich, także z naukowym wyposażeniem międzynarodowym Wega-1 i 2 odbyło się w sierpniu 1985 spotkanie w Centrum Badań Kosmicznych w Tuluzie zespołów naukowców radzieckich, amerykańskich i francuskich, kierowanych przez dr. Linkina (Instytut Badań Kosmicznych IKI w Moskwie), dr. Prestona (NASA — JPL) i prof. Blamonta (CNES). Naukowcy dokonali pierwszej analizy danych uzyskanych telemetrycznie, a przeznaczonych do opublikowania w listopadowym numerze czasopisma „Science".



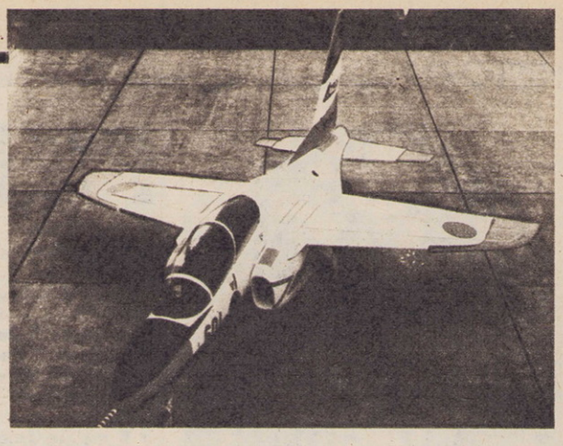
Centrum w Tuluzie (ESO-SC) zostało powierzone zorganizowanie międzynarodowego systemu obserwacji radioteleskopowej i jej koordynacji z systemem radzieckim ruchów próbników i balonów dryfujących w atmosferze Wenus, przekazujących na Ziemię 5 rodzajów informacji w paśmie 1667 MHz (18 cm).

W system obserwacyjny ujęto teleskopy (w nawiasach średnice anten). ZSRR: Eupatoria (70 m), Ussuryjsk (70 m), Miedwieżi Oziera w obwodzie moskiewskim (64 m), Puszczyno w obwodzie moskiewskim (22 m), Ułan Ude (25 m), Simeiz w obwodzie krymskim (22 m). NASA Deep Space Network (wszystkie 64 m): DSS 14 Goldstone (USA), DSS 63 Madryt (Hiszpania), DSS 43 Canberra (Australia). W określaniu położenia balonów biorą też udział radioteleskopy: Itapetinga (14 m, Brazylia), Arecibo (305 m, Porto-Rico), Bonn-Effelsberg (100 m, RFN), Port Davis (26 m, USA), Hartbessthoek (26 m, RPA), Haystack (73 m, USA), Iowa (18 m, USA), Jodrell Bank (26 m, W. Brytania), Onsala (26 m, Szwecja), Owens Valley (40 m, USA), Penticton (26 m, Kanada). Na mapie gwiazdkami oznaczone zostały obserwatoria pomocnicze.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



SAMOLOT TRENINGOWY KAWASAKI XT-4



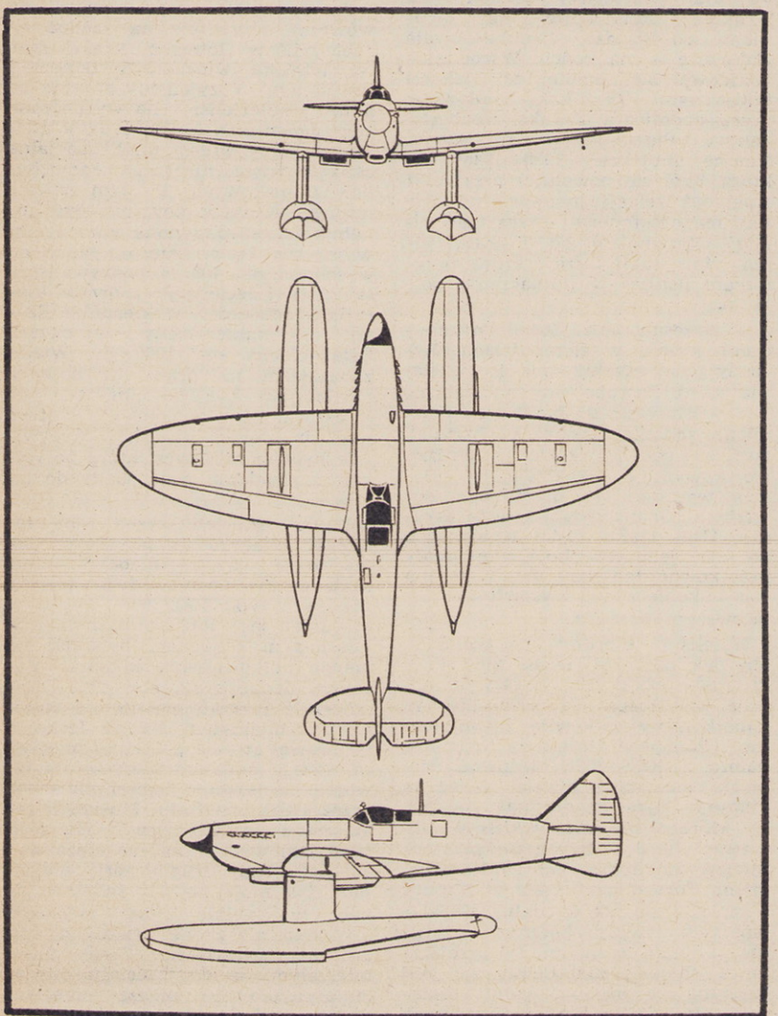
Japońska wytwórnia Kawasaki Jukogyo Kabushiki Kaisha opracowała nowy samolot treningowy Kawasaki XT-4, który ma zastąpić samoloty Lockheed T-33A oraz Fuji T-1 A/B. Stanowi on opracowanie oparte na konstrukcji Kawasaki KA-850. W produkcji będą uczestniczyć firmy Mitsubishi, Fuji i Kawasaki. Zbudowano 3 prototypy do prób w locie i statycznych. Oblot wykonano w lipcu 1985.

XT-4 jest samolotem przewidzianym do treningu pośredniego i zadań łącznikowych zaprojektowanym na prędkości przydźwiękowe. Konstrukcja metalowa typu fail safe z użyciem materiałów kompozytowych z włóknem węglowym. XT-4 jest dwumiejscowym wolnonośnym samolotem odrzutowym zbudowanym w układzie wyższego średniopłata, z napędem dwusilnikowym i z wciąganym podwoziem trójkołowym. Skrzydło dwudzielne o profilu superkrytycznym, o obrysie trapezowym ze skosem 25° i o ujemnym wzniosie. Ma ono proste klapy oraz lotki wspomagane hydraulicznie. Kadłub konstrukcji półskorupowej ze stopów lekkich z użyciem tytanu. Fotele wyrzucane. Sterowanie zdwojone. Fotel tylny umieszczony wyżej. W tyle kabiny bagażnik. Wloty powietrza do silnika znacznie wysunięte przed skrzydło. Na wierzchniej części tyłu kadłuba 2 boczne płytowe odchylane hamulce aerodynamiczne. Usterzenia o obrysach trapezowych z dodatnimi skosami. Statecznik kierunku ma płetwę osadzoną na wierzchu kadłuba. Usterzenie kierunku klasyczne, zaś usterzenie wysokości stanowi ruchomą płytę. Usterzenia napędzane hydraulicznie. Podwozie z pojedynczymi kołami i wolnonośnymi goleniami. Przednie kółko sterowane.

Napęd stanowią 2 silniki dwuprzepływowe Ishihawajima-Harima XF 3-30 o ciągu 16,2 kN każdy, zabudowane obok siebie w kadłubie, ze wspólnym wylotem spalin pod usterzeniem kierunku. Paliwo wewnętrzne w 3 gumowych zbiornikach kadłuba. Zapewniono możliwość dodatkowego przewożenia paliwa w zbiornikach pod kadłubem i pod skrzydłem. Kabina ciśnieniowa z 1-częściową limuzyną. Samolot ma systemy: klimatyzacji, ciśnieniowy, hydrauliczny, elektryczny i tlenowy oraz bogate wyposażenie awioniczne. Pod skrzydłem można przewozić treningowe uzbrojenie strzeleckie, bombowe lub rakietowe. (K)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 10 m, długość — 13 m, wysokość — 5 m, pow. skrzydła — 21,6 m², wydłużenie — 4,63. Masy: własna — 3700 kg, max. startowa — 7500 kg, użyteczna — 3800 kg. Osiągi (konfig. gładka) przy masie 47000 kg i 50% paliwa: max. prędkość na wysokości 7620 m — 927 km/h, przelotowa — Ma = 0,75, wznoszenia — 52,4 m/s, pułap praktyczny — 13 715 m, start na wys. 15 m — 750 m, dobieg — 620 m, zasięg przy Ma = 0,75 — 1 390 km, z dodatkowymi zbiornikami — 1668 km .

LAMUS 1939-1945



MYŚLIWIEC POKŁADOWY SPITFIRE

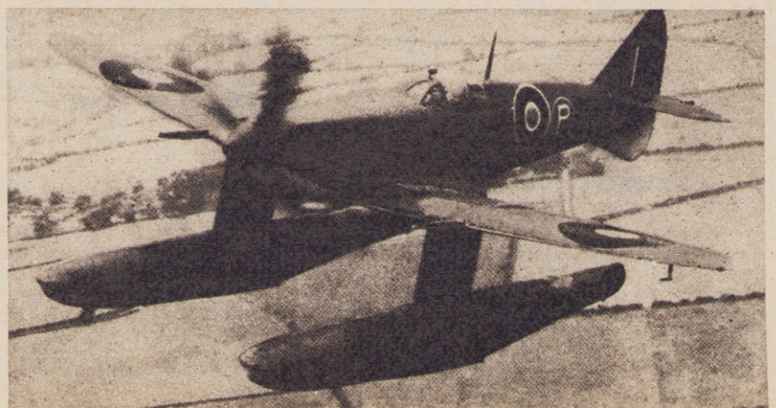
Słynny myśliwiec II wojny światowej — Supermarine Spitfire — znany jest w jego 24 odmianach niemal wszystkim. Mniej osób wie, że myśliwiec ten posiada również odmianę pływakową. Potrzeba powstania takiego samolotu wynikła po napadzie Niemiec hitlerowskich na Norwegię w kwietniu 1940. Chodziło o samolot myśliwski zdolny do działania z fiordów norweskich. Zakładom Vickers-Supermarine i Hawker polecono opracowanie w trybie pilnym pływakowych odmian produkowanych myśliwców Spitfire i Hurricane. Wojna w Norwegii skończyła się zanim którykolwiek z projektów był ukończony. Hawker zarzucił dalsze prace nad pływakowym Hurricanem, natomiast program Supermarine kontynuowano, a samolot który powstał okazał się najszybszym pływakowym myśliwcem świata.

Pierwszy projekt pływakowego Spitfire'a, oznaczony Type 342 (zwany również „Zmorą Narviku"), pochodzący jeszcze z 1940, był adaptacją seryjnego samolotu Spitfire-II, którego próbowano osadzić na pływakach, pochodzących z wodnosamolotu Shark. Projekt jednak zarzucono, gdyż pływaki były za duże i za ciężkie, zachodziła więc obawa, że mogą poważnie pogorszyć osiągi samolotu. Zaproponowano więc inne rozwiązanie (Type-344), polegające na zaprojektowaniu specjalnych pływaków. Projekt ten został zrealizowany dopiero we wrześniu 1944, pod zmienionym oznaczeniem Type-355. Był to seryjny myśliwiec Spitfire-VB osadzony na specjalnie zaprojektowanych pływakach przy pomocy wolnonośnych, profilowych wsporników. Powiększono również powierzchnię statecznika pionowego w jego części nadkadłubowej oraz dodano uzupełniającą płetwę pod kadłubem.

Próby wykazały bardzo dobre własności pływakowego Spitfire'a, zarówno na wodzie jak i w powietrzu. Okazało się, że dodanie pływaków nie pogorszyło znacznie ani prędkości, ani zwrotności samolotu. Zakłady Folland, które wykonywały przeróbkę, dostały zamówienie na serię informacyjną i zdążyły wykonać przeróbkę dwóch następnych Spitfire-VB, zanim zapadła decyzja, aby do przebudowy w odmianę pływakową użyć nowszego i mocniejszego samolotu Spitfire-IX. Wykonano jeden prototyp takiego wodnosamolotu, ale nie podjęto decyzji o jego budowie seryjnej, chociaż ze względu na bardzo dobre osiągi i własności użytkowe tak przerobiony Spitfire mógłby odnieść znaczne sukcesy, np. w wojnie na Pacyfiku. Spitfire-IX na pływakach był wyposażony w 12-cylindrowy, chłodzony cieczą silnik tłokowy Rolls-Royce Merlin-5 o mocy 1080 kW, a jego uzbrojenie składało się z 2 działek Hispano (20 mm) i 4 k. masz. Browning (7,7 mm), osadzonych na stałe w płatach. (J.S)

DANE TECHNICZNE (pływakowy Spitfire-IX). Wymiary: rozpiętość — 11,2 m, długość — 10,8 m, wysokość — 3,0 m. Masy: własna — 2945 kg, całkowita — 3 715 kg, max. — 3900 kg. Osiągi: prędkość max. — 508 km/ h (0 m) i 570 km/h (6000 m), ekonomiczna — 360 km/h (3000 m), wznoszenie — 19 m/s (0 do 2000 m), pułap — 11 000 m, zasięg: normalny (prędkość ekonomiczna) — 740 km, max. (zbiorniki dodatkowe) — 1240 km.

Na zdjęciu i rysunku: Spitfire-IX na pływakach.



PIERWSZE ZESTRZELENIE

JERZY B. CYNK

Ppor. pil. Władysław Gnyś (121 eskadra myśliwska), który 1 września 1939 zestrzelił dwa niemieckie samoloty bombowe Do.17E w okolicach Olkusza.

Pomimo, że od Wojny Obronnej Polski 1939 minęło ponad 45 lat, obraz walk powietrznych nad Polską nadal pozostaje mglisty. Powódź opowieści wojennych, krążących wśród lotników polskich w Wielkiej Brytanii, nie zawsze opartych na rzetelnych dokumentach, wytworzyła trudne do obalenia legendy, które wielu historyków przyjęło za niepodważalną prawdę. Ofiarą tych publikacji, o charakterze bardziej wspomnieniowym niż historycznym, padłem i ja sam, powtarzając w wielu swoich opracowaniach zagranicznych legendę o zestrzeleniu 1 września 1939 przez ppor. pil. Władysława Gnysia Junkersa Ju 87B. Junkers ten miał być rzekomo pierwszym samolotem niemieckim zniszczonym w II wojnie światowej. Podobne wersje zestrzelenia samolotu przez Gnysia podało również szereg wydawnictw krajowych. Wspomnienia uczestników i świadków tych walk – spisywane często wiele lat po wojnie i przyjmowane przez niektórych autorów jako główne „źródło historyczne" – zaciemniały wydarzenia dni wrześniowych jeszcze bardziej, wysuwając nawet nieraz roszczenia do nowych, nie wspomnianych wcześniej zwycięstw.

W latach siedemdziesiątych natrafiłem na dokumentację, która zaczęła we mnie wzbudzać przekonanie, że ofiarą ataku Gnysia padły dwa Dorniery Do 17E KG 77 (77 pułk bombowy), a nie Ju 87B. Dalsze badania tej sprawy i uzyskane nowe materiały całkowicie utwierdziły mnie w tym przekonaniu. Fragmenty tych materiałów przedstawiłem w załączniku do książki „First kill" (autor Władek Gnyś), opublikowanej po angielsku w 1981 (William Kimber, London).

Podobną informację podał bardzo ogólnikowo Jerzy Pawlak w książce „Polskie eskadry w Wojnie Obronnej 1939" (WKŁ, Warszawa — 1982), czym naraził się znanemu pilotowi myśliwskiemu i autorowi książek lotniczych, płk. pil. w st. spocz. Wacławowi Królowi. W recenzji tej książki, zamieszczonej w „Wojskowym Przeglądzie Historycznym" (1, 1984, str. 175—179), Król, posługując się źródłami, które jak z tej recenzji wynika znane mu są tylko fragmentarycznie i to z drugiej ręki, usiłuje podtrzymać twierdzenie, że Gnyś zestrzelił Ju 87B. Wywody swe opiera on na tym, że Gnyś „nigdy nie wspominał, że wtedy stoczył walkę z niemieckimi bombowcami" oraz że godzina nie pasuje do biegu wydarzeń, bo „Dorniery zaatakowały lotnisko Rakowice zaraz rano ok. 05:30, drugi nalot na Rakowiec nastąpił późnym popołudniem".

Ponieważ sprawa pierwszego zestrzelonego samolotu niemieckiego w II wojnie światowej jest ważnym wydarzeniem zarówno dla historii Września jak i dla historii wojny, spróbujmy ustalić okoliczności i kolejność wypadków w oparciu o dokumenty i wiarogodne relacje. 04:45 była godziną rozpoczęcia niemieckiego ataku na Polskę. O tej porze zaczynało się dopiero rozwidniać i panował jeszcze półmrok, potęgowany przyziemną mgłą i dużym zachmurzeniem. Cajus Bekker w książce „Angriffshöhe 4000" (Gerhard Stalling, Hamburg, 1964) pisał: „Bombowce i nurkowce przypuściły długotrwały atak na lotniska nieprzyjaciela — na hangary, pasy startowe, strefy rozśrodkowania samolotów i peryferyjne warsztaty lotnicze. Główny cios spadł na Kraków — cel, który nie był zamierzony. Dalej na północ, formacje nie odnalazły swoich celów, lub z powodu złej pogody zostały przed startem skierowane na południe".

Nad Krakowem pogoda przejaśniła się i wczesne rozpoznanie wykazało, że lotnisko było czynne. Pierwszą falę uderzeniową stanowiło 60 bombowców He 111 KG 4 (4 pułk bombowy), startujących z lotniska Langenau na Śląsku. Lot ich do celu trwał ok. 45 min i nad Kraków dotarły one ok. 05:20 (potwierdza to raport Ministerstwa Spraw Wojskowych, 1939-09-01, A.II./12 podający, że pierwsze bombardowanie Krakowa rozpoczęło się o 05:20). Przytaczając fragment książki mjr. Władysława Steblika, potwierdzający ten pierwszy nalot, Król dodaje: „Nie ulega wątpliwości, że na jednym z tych samolotów Ju 87 Stukas leciał Frank Neubert".

Nie podzielam zdania Króla, ponieważ o 05:20 Kraków bombardowały He 111, nie Ju 87.

Po Heinklach wystartowało 21 Ju 87B I/St.G2 (z 1 dywizjonu 2 pułku nurkowców „Immelmann") pod dowództwem mjr. Oskara Dinorta, a po nich, Dorniery Do 17 KG 77 (77 pułk bombowy). Według źródeł niemieckich start Ju 87B z lotniska Nieder-Ellguth nastąpił wkrótce po rozpoczęciu działań wojennych (po 04:45). Choć lotnisko to leżało bliżej Krakowa niż Langenau, z którego operowały Heinkle, ekonomiczna prędkość podróżna Ju 87B z zewnętrznym ładunkiem bomb była znacznie niższa od He 111. Według polskiego raportu nr 2, Oddziału II Spr. Inf., 1939-09-01, A.II.1/40, następne bombardowanie Krakowa i Rakowic trwało od 06:14 do 06:45. Dane niemieckie wykazują, że bombardowanie to wykonały Ju 87B i Do 17. Nie wszystkie Ju 87B przyleciały jednak nad Kraków o 06:14, część z nich zagubiona po drodze, zbombardowała Rakowice — na końcu. Wśród nich znajdował się samolot ze znakami taktycznymi T6 + KG, pilotowany przez podoficera Franka Neuberta. Janusz Piekałkiewicz w swojej książce „Luftkrieg 1939—1945" (na którą Król się powołuje) przytoczył fragment relacji nagranej na taśmie magnetofonowej przez tego pilota. Otrzymałem od Piekałkiewicza odpis całej taśmy, którą przytaczam poniżej w tłumaczeniu polskim.

„1 września 1939. Zostaliśmy zbudzeni jeszcze w ciemnościach. Byliśmy pełni oczekiwania, co się stanie dalej. Zajechaliśmy na lotnisko i stawiliśmy się do baraku na omówienie zadania. Nasz rozkaz brzmiał: zwalczać cele wojskowe na lotnisku wojskowym w Krakowie, w składzie wyprawy — dowództwo dywizjonu (Gruppenstab) i dwie eskadry. Czas ataku został ustalony, a po nas jednostki bombowe miały zaatakować ten sam cel. Było dla nas konieczne wystartować o pierwszym brzasku.

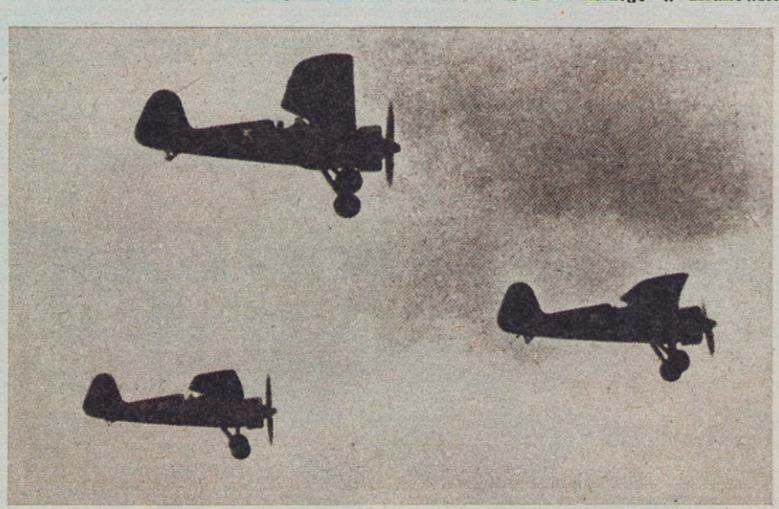
Wzięliśmy kierunek na południe, aby jak najdłużej lecieć niewykryci nad terytorium Rzeszy i nabrać wysokości. Na 1000—1500 m napotkaliśmy całkowite zachmurzenie. Ponieważ mieliśmy dokonać nalotu z 3000—3500 m, nasza formacja musiała przelecieć przez te chmury. Było to dla nas zadanie, do którego nie przywykliśmy, ponieważ Ju 87B był mało przystosowany do lotów bez widoczności ziemi. Formacja wleciała w chmury i znalazła się jak w pralni. Widziałem tylko swoich bocznych z klucza, a resztę zgubiłem. Po przejściu przez chmury znaleźliśmy się pod czystym niebem, pod nami rozciągały się zwały białych, lśniących chmur. Nie było widać ani samolotów sztabowych, ani mego kapitana eskadry, ani drugiej eskadry. Cóż miałem robić? Zdecydowałem lecieć dalej na wschód w kierunku celu krakowskiego. Miałem nadzieję napotkać tam naszą formację. Na szczęście chmury się przerzedziły tak, że mogłem odzyskać orientację.

Po przeszukaniu terenu ustaliłem, że znajduje się wraz z moimi bocznymi... w znacznej odległości na wschód od celu nalotu w Krakowie. Byliśmy gdzieś w połowie drogi między Krakowem a ujściem Sanu do Wisły. Ponieważ na nalot było już za późno i cel przelecieliśmy, zacząłem rozglądać się za celem zastępczym. Zobaczyłem linię kolejową, żelazny most na rzece i jadący pociąg. Zanim powziąłem decyzję, ujrzałem w dole w lewo dziewięć lecących za mną samolotów. W pierwszej chwili pomyślałem, że są to myśliwce nieprzyjacielskie. Wkrótce stało się dla mnie jasne, że była to druga eskadra, prowadzona przez por. Paula Merza, która również przeleciała cel. Myślał on, że byliśmy kluczem sztabowym. Podlecieliśmy do siebie i po porozumieniu się ruchami rąk... było jasne, że dowódca drugiej eskadry obejmuje prowadzenie nalotu, który mimo spóźnionej pory przeprowadzony będzie na wyznaczony cel...

Po pewnym czasie — lecieliśmy wówczas oczywiście na zachód — zobaczyliśmy lotnisko krakowskie. Na lotnisku widzieliśmy pożary i wielki dym. Przyjęliśmy pozycje do ataku i nalecieliśmy na wyznaczone cele. Jeden samolot po drugim nurkował. Mój klucz miał specjalne zadanie zniszczenia garażu samochodów lotniskowych. Po tym nalocie lotnisko Kraków powinno być zupełnie unieszkodliwione jako obiekt wojskowy. Po wyrzuceniu bomb na wysokości ok. 700 m podrywaliśmy samoloty i lecieliśmy znów w kierunku zachodnim, w kierunku Rzeszy i nabieraliśmy wysokości. Osiągnęliśmy ok. 1000 m. Wtedy zobaczyłem na prawo w dole, a musiało to być na płn.-zach. od Krakowa, lotnisko polowe i krążące nad nim polskie samoloty. Oczywiście były to myśliwce, które po wykonaniu zadania podchodziły do lądowania...

Nagle odkryłem przed sobą samotnie lecącego Ju 87. Został on, dla mnie równie nieoczekiwanie, zaatakowany przez dwa polskie myśliwce typu PZL P.24, lecące w kierunku jego lotu... Moim natychmiastowym odruchem było iść na pomoc atakowanemu koledze. Musiałem dodać gazu, aby zmniejszyć odległość i zająć pozycję do strzału. Przymierzyłem się do lecącego po prawej stronie polskiego myśliwca. Potem oddałem pierwszą w tej wojnie serię, bez zaobserwowanego przez siebie rezultatu. Musiałem zaatakować po raz drugi. Do tego musiałem wpierw nabrać nieco wysokości... Przy drugiej serii widziałem, jak moje pociski świetlne ginęły w kabinie pilota polskiego myśliwca, ale żadnej reakcji na razie nie zauważyłem. Kiedy przymierzałem się do trzeciego ostrzelania, atakowany przeze mnie samolot eksplodował w powietrzu w wielkiej kuli ognia. Czy pilot zgi-

Klucz polskich samolotów myśliwskich P.11c z 2 Pułku Lotniczego w Krakowie.



Godło 121 eskadry myśliwskiej na kadłubie P.11c.

nął, czy też ratował się na spadochronie, nie mogę powiedzieć.

Moje spojrzenie przeniosło się naturalnie na drugi samolot nieprzyjacielski. Kiedy podchodziłem do oddania strzału, ten zrobił elegancki zakręt w lewo do góry, zawrócił do tyłu i więcej go nie widziałem... Po wylądowaniu okazało się, że lecący przede mną Ju 87 pilotował ppor. Brandenburg... Brandenburg powitał mnie na lotnisku Nieder-Ellguth słowami: „Uratowałeś nam życie". Moim strzelcem pokładowym był wtedy Franz Klinger".

Frank Neubert zestrzelił więc prawdopodobnie pierwszy samolot w walce powietrznej w II wojnie światowej.

Gnyś w czasie wojny złożył kilka relacji, które niezupełnie się z sobą pokrywają. Cytuję jego nie datowaną relację, lecz podpisaną „Kpt. Gnyś", co wskazuje, że była ona pisana ok. 1944, w pełnym brzmieniu:

„Dnia 1 września 1939 w godzinach porannych, około godz. siódmej rano wystartowałem z lądowiska Balice koło Krakowa razem z dowódcą dyonu, kpt. Medweckim.

Dołączając do d-cy dyonu na wysokości około 300 metrów zostaliśmy ostrzelani z tyłu przez przelatujące samoloty niemieckie. Silnym zakrętem w lewo uciekłem z wiązki ognia. Samolot, będąc na małej szybkości zwinął się i wyłapałem go tuż nad samą ziemią. Po wyciągnięciu w górę stwierdziłem, że samolot kpt. Medweckiego kołysze się ze skrzydła na skrzydło, utrzymując nierówny lot.

W pewnej chwili zauważyłem dwa samoloty niemieckie lecące z mojej lewej strony, około 1000 metrów niżej. Leciały na kierunku Kraków—Olkusz. Zaatakowałem lecący w tyle. W pierwszej chwili zauważyłem, że strzelec do mnie strzelał, ale po kilku seriach przestał strzelać i lewy silnik zaczął lekko dymić. Wyrwałem w górę.

Samoloty niemieckie zaczęły schodzić w dół. Zaatakowałem powtórnie samolot, który poprzednio przeze mnie atakowany, przechodził na moją stronę. Strzelec samolotu strzelał. Oddałem kilka długich i dobrych, jak mi się wydawało, serii i zszedłem mocno w dół. Znalazłem się dość nisko nad ziemią. Po wyciągnięciu, samolotów nie widziałem i sądziłem, że schowały mi się za wzgórze, pomimo jednak obserwacji przypuszczalnego kierunku lotu, samolotów zobaczyć nie mogłem. Było to dla mnie jednak dziwne.

Widziałem coś dymiącego się na ziemi, ale się temu nie przyglądałem i wziąłem kurs powrotny na lotnisko. Samoloty przeze mnie atakowane były dwustatecznikowe i jak je wtedy określiłem, były to Dorniery.

W drodze powrotnej oddałem krótką serię do przelatującego He 111, na dużej ode mnie odległości pod kątem około 90°, ale z powodu braku amunicji zawróciłem do bazy. Skuteczność akcji wątpliwa. W drodze powrotnej zauważyłem palący się samolot na ziemi kpt. Medweckiego.

Kpt. Gnyś"

Rys.: GRZEGORZ NIEWCZAS

W oświadczeniu tym nie ma żadnej wzmianki o ostrzelaniu, nie mówiąc już o zestrzeleniu Ju 87. Pokrywa się ono niemal całkowicie z opisem Neuberta, poza tym, że ten ostatni rozpoznał P.11 za P.24 (błąd powtarzany przez Niemców dość często w raportach wrześniowych), zdawało mu się, że myśliwce polskie lądowały, a nie startowały, jak to miało miejsce w rzeczywistości, podał trochę inną wysokość i pewne aspekty starcia trochę przekolorował.

W książce swojej „First Kill" Gnyś opisuje jak 1 września 1939 o świcie zbudził go odgłos ciężkich samolotów, przelatujących nad lotniskiem. Łóżko jego znajdowało się pod oknem i widział on, ku swemu przerażeniu, że „cały Kraków płonie". Opis spotkania z Ju 87 jest bardzo podobny do przytoczonej powyżej jego relacji, z wyjątkiem jednego bardzo istotnego fragmentu. Gnyś pisze, że po odzyskaniu panowania nad swoim P.11, ruszył on w pościg za najbliżej przelatującym Ju 87, zbliżył się do niego i wygarnął serię, a później następną i dodaje: „Po drugim ostrzelaniu, bombowiec ciągnąc za sobą smugę dymu, poszedł w kierunku ziemi". Dalej Gnyś powtarza niemal bez zmian resztę przytoczonej relacji o walce z dwoma Dornierami.

Należy podkreślić, że w „First Kill" Gnyś mówi wyraźnie tylko o ostrzelaniu Ju 87B, nie stwierdzając, że samolot zestrzelił. Kiedy kwestię rozbieżności między relacją wojenną a opisem w „First Kill" poruszyłem korespondencyjnie z autorem, Gnyś wyjaśnił, że incydent z Ju 87B był „przedmiotem oddzielnego raportu, który złożył dowódcy, kpt. Sędzielowskiemu".

Trzecią wersję spotkania z Ju 87 przedstawia inny raport Gnysia, cytowany przez Piekałkiewicza w „Luftkrieg 1939—1945". Obejmuje on podobny opis starcia z Ju 87, lecz kończy się stwierdzeniem, że trafiony nurkowiec, ciągnąc smugę dymu, runął w dół. „W zakręcie zawadził o drzewa i rozbił się o ziemię. Automatycznie spojrzałem na zegarek na ręce, była godzina 5.30". Pozostaje to w oczywistej sprzeczności z innymi wypowiedziami Gnysia i z zeznaniami Neuberta, które należy przyjąć za dowód, że żaden ze spotkanych wtedy przez Gnysia Ju 87B nie został zniszczony.

Natomiast obiektywne potwierdzenie zniszczenia dwóch Dorn ierów Do 17E przynosi niezmiernie ciekawy raport, przygotowany przez por. Zdzisława Ludwika Pirszela dla Biura Historycznego Polskich Sił Powietrznych w Blackpool (zaadresowany do płk. Hellera) z 29 sierpnia 1941. Przytaczam go w pełnym brzmieniu.

„Poniżej przedstawiam z pamięci treść meldunku mojego, złożonego w kwietniu 1940 we Francji.

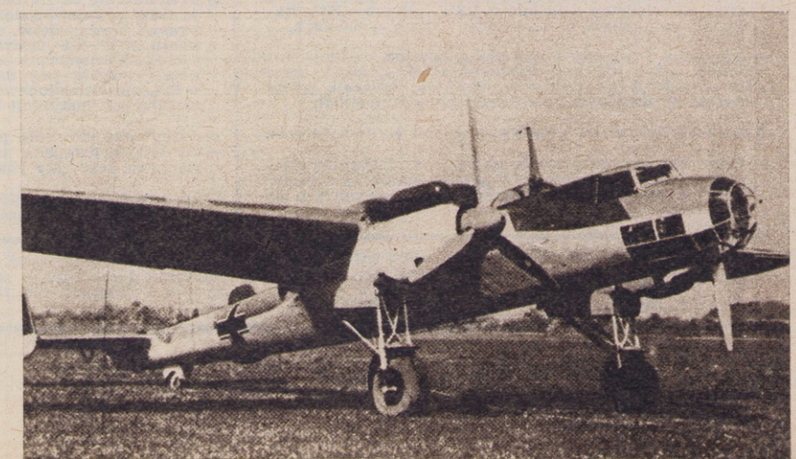
W dniu 1 września 1939, około godz. 9 rano, jadąc samochodem z ppor. Rejnowiczem Jerzym z m. Krakowa do miasta Olkusz po transport samochodów, z Komisji Poboru Samochodów w m. Olkusz, na odcinku szosy Trzebinia—Olkusz, 5 km na płd. od m. Olkusz, zatrzymani zostaliśmy przez przechodniów. Zawiadomiono nas, że w pobliżu zostały strącone dwa samoloty niemieckie. Natychmiast udaliśmy się na miejsce i stwierdziliśmy, że w m. Żurada leżące rozbite dwa samoloty bombardujące Dornier E 17. Samoloty paliły się jeszcze, jak również paliły się zabudowania jednego z gospodarstw, znajdujących się obok.

Przystąpiliśmy bezzwłocznie sami do akcji, celem uratowania w pierwszym rzędzie dokumentów. Na pomoc ludności nie można było liczyć, gdyż co pewien czas następowały wybuchy amunicji. Jeden samolot, z którego silnik wybudował się, znajdował się w odległości około 100 metrów od części przedniej drugiego. Część tylna kadłuba drugiego samolotu leżała osobno i nie paliła się. W samolotach znajdowało się pięć spalonych zwłok ludzkich. Zwłoki szóstego, podoficera Klose, leżały obok pierwszego samolotu, z którego drugiej strony znajdował się rozwinięty spadochron z nadpalonymi linkami.

Z samolotów udało się nam ocalić, dzięki skórzanym torbom i teczkom w których większość się znajdowała, następujące dokumenty: 1 — trzy mapy niemieckie — obszaru między Wisłą i Łabą, z naniesioną sytuacją wzdłuż linii kolejowej Katowice—Wrocław, oznaczoną znakami-trójkątami z wpisaną literą „E" lub „F"; 2 — szyfry porozumiewania się w locie; 3 — spisy znaków wywoławczych niemieckich stacji krótkofalowych oraz cały szereg notatek i papierów, treści których nie przypominam sobie obecnie. Między innymi rozkaz wykonania lotu z podaniem jako główny cel m. Kraków, a jako zastępczy, m. Olkusz.

DOKOŃCZENIE NASTĄPI

Do.17E. Dwa samoloty bombowe tego typu zostały zestrzelone przez ppor. pil. Władysława Gnysia w rejonie Olkusza. Zdjęcia ze zbiorów autora



ROZMOWY Z CZYTELNIKAMI

Po dłuższej przerwie powracamy do felietonu, którego celem są rozmowy z Wami. Drodzy Czytelnicy. Jako autor niniejszego w miarę możliwości będę się starał odpowiadać na Wasze pytania, radzić, podpowiadać rozwiązania. Jest tu też miejsce na różnego rodzaju ciekawostki, którymi chcielibyście się podzielić z nami i innymi Czytelnikami. Ciekawią nas także Wasze opinie o naszym czasopiśmie, jego treści i formie graficznej, kolportażu czyli możliwościach kupna „Skrzydlatej Polski" w miejscu Waszego zamieszkania itp. Wierzę, że nasze wzajemne rozmowy w niniejszym felietonie będą dla Was ciekawe, a dla niektórych nawet pożyteczne. Serdecznie zapraszam do naszego dialogu. Nim jednak napłyną od Was nowe listy, postaram się odrobić niektóre zaległości w kontaktach z Wami.

Rafał Pasnik z Częstochowy prosi o przesłanie mu kalendarza „Skrzydlatej Polski" na 1986. Chętnie bym to uczynił nawet osobiście, tym bardziej że okazja stosowna, wszak mamy Nowy Rok. Niestety, redakcja nasza mimo pewnych tradycji w tej mierze, już od wielu lat nie wydaje takiego kalendarza. Szkoda, tym większa, iż nie zanosi się na takie wydawnictwo w najbliższej przyszłości. Podnoszę jednak niniejszym sprawę. Może trafi ona do wydawniczego serca?

Najwięcej listów — poza Klubem „Iskra" — dotyczy szkolenia i zawodu lotniczego. Spośród licznych zainteresowanych, wymienię m.in. Mariana Ciepłuchę z Mikołowa, Marka Chmurę z Kalisza, Konrada Bąbkę i Krzysztofa Krawczyka z Konina, Sławomira Ratajczyka z Piotrkowa, Piotra Kozłowskiego z Warszawy, Roberta Rakoczego z Koczanowa, Bogusława Piaseckiego ze Szczecinka.

Nie miejsce tu na podawanie adresów szkół, uczelni, aeroklubów i warunków przyjęć, chociaż w ogóle „Skrzydlata Polska" będzie o tym pisać. Tymczasem przypomnę to, co kiedyś powiedział mi znakomity pilot samolotowy, mistrz świata i Europy Krzysztof Lenartowicz (w rozmowie, publikowanej ongiś w SP). Mimo iż ma ojca lotnika, do aeroklubu i lotnictwa musiał trafić sam i samodzielnie zdecydować o lotniczej karierze. Powiem więc Wam — kandydaci na pilotów, nawigatorów, mechaników, inżynierów lotniczych — że Wy także do lotnictwa musicie trafić sami. I to jest pierwsze zadanie dla Was na długiej i trudnej, lotniczej drodze. Podpowiem Wam tylko, że w Polsce są 42 aerokluby regionalne, że w każdym kuratorium Oświaty i Wychowania, a nierzadko także w księgarniach są informatory o szkołach i uczelniach, że o szkołach wojskowych informują wszystkie Wojskowe Komendy Uzupełnień, że na każdej poczcie są książki telefoniczne z adresami z całego kraju. Trzeba więc tylko chcieć zdobyć się na trochę wysiłku. Powiem Wam jeszcze jedno: lotnictwo jest tylko dla twardych, upartych, wytrwałych.

Powodzenia!

HEK

KLUB „ISKRA"

Jacek Wilczyński — ul. Kawcza 59 m. 17, 04-154 Warszawa — chciałby nawiązać korespondencję z osobami interesującymi się lotnictwem II wojny światowej w celu wymiany materiałów. Poszukuje danych o samolotach Bell XP-77 Aleksandra Kartvely z firmy Seversky (później Republic) czyli XP-41 Lancer P-44, P-43, XP-69 i XP-72. Szuka także danych o malowaniu samolotów Hawker Fury, biorących udział w obronie Jugosławii oraz wiadomości o lotnictwie Chin w II wojnie światowej i o dywizjonach RAF (RNAF) o numerach powyżej 700.

Od redakcji: w sprawie ewentualnej współpracy prosimy o bezpośrednie skontaktowanie się z nami.

Dariusz Zaborniak — ul. Kolejowa 15, 39-100 Ropczyce — posiada TBiU nry 89, 92, 95, 97, „Małe Modelarze" nry 8, (10) 1984, 1, 3, 4—5/1985 „Plany Modelarskie nr 124 oraz książkę „Budowa plastykowych modeli samolotów" Krzysztofa Wagnera. W zamian pragnie otrzymać nie sklejone modele firmy K. P.: MiG-19, Ła-7, Aero L-29, Il-10/Avia B-33, MiG-17 PF, Avia B-35, Avia S-199, Avia CS-199.

Stanisław Lizurej — ul. Arciszewskiego 8/4, 76-200 Słupsk — poszukuje zeszytów TBiU — 1 2, 6, 8, 14, 15, 17—20, 23, 26 27, 30 32, 69, 98, 99, 102. W zamian oferuje inne TBiU, „Małego Modelarza" „Modelarza", „Modelara" „Modelista Konstruktora", „Plany Modelarskie" książki z Biblioteczki Skrzydlatej Polski. Wykaz na życzenie. Odpowie na każdy list.

Tomasz Kosecki — 95-043 Leźnica Wielka, bl. 19, m. 8, woj. łódzkie — poszukuje farb Humbrol oraz modeli firmy Novo. W zamian oferuje książki z Biblioteczki Skrzydlatej Polski — „Samoloty RWD", „Mała encyklopedia lotników polskich", „Polskie eskadry w Wojnie Obronnej 1939"; Ilustrowaną encyklopedię o kosmonautyce, „Atlas letadel", „NATO lat 80-tych", „Fanfary i werble", TBiU — R-2, Defiant, P-39 Airacobra.

Łukasz Schodnicki — ul. Grunwaldzka 22 a m. 2, 43-300 Bielsko-Biała — poszukuje roczników „Skrzydlatej Polski" z lat 1970—1983 oraz książek z Biblioteczki Skrzydlatej Polski nry 4, 10, 11. Ponadto książek: „Polskie samoloty wojskowe. 1939—1945", „Vojenska letadla", „Historische Flugzeuge II" „Flugzeuge aus alter welt I, II, III" i innych książek lotniczych. W zamian oferuje liczne tomiki z serii „Żółtego Tygrysa", BSP nry 16, 17, 19, wiele numerów „SP" i „L+K" oraz książki przygodowo-lotnicze. Wykaz po załączeniu znaczka.

Cezary Milewski — ul. Okrzei 21/6, 05-300 Mińsk Mazowiecki — poszukuje „Małych Modelarzy" z planami samolotów i okrętów z okresu II wojny światowej. Do zamiany przeznacza książki o tematyce morskiej i lotniczej, TBiU lub gotówkę.

Zenon Olczyk — ul. Rajdowa 10/159, 94-003 Łódź — poszukuje „Małych Modelarzy" sprzed 1977 oraz numery 2/1977 i 4/1979. Odstąpi „Małe Modelarze" z lat 1982—1985, „Modelarze" z lat 1983—1985, „Zrób to sam" z lat 1980—1985, „Morze" z lat 1982—1985 lub zapłaci gotówką.

Arkadiusz Feląg — ul. Wenecka 3, 39-320 Przecław — pilnie poszukuje akumulatora ołowiowego lub innego do zasilania świec żarowych a także książki „Profile modeli latających" oraz dokładnego planu radiomodelu szkolnego lub treningowo-akrobacyjnego ewentualnie innego. Zamieni silnik żarowy 5,6 cm³ na silnik żarowy ENYA-19 (3,25 cm³). Do wymiany przeznacza liczne książki i czasopisma z dziedziny modelarstwa i lotnictwa (wykaz na życzenie). Może też zapłacić gotówką.

Bogdan Stech — ul. Spokojna 7, 76—200 Słupsk — interesuje się lotnictwem z okresu II wojny światowej. Chciałby nawiązać kontakt z osobami o podobnych zainteresowaniach z kraju i zagranicy, najchętniej z Wielkiej Brytanii.

Mirosław Cyran — ul. Młodej Polski 32/25, 20-836 Lublin — odstąpi odbitki kserograficzne „Małego Modelarza" z samolotami: D-520, J2M3 Raiden, Ki-43 Oscar Łagg-3 i śmigłowcem Mi-24 oraz „Technikę Motoryzacyjną" nry 7—10/1984. Poszukuje osłony kabiny modelu samolotu F4K Phanton (Novo) oraz kalkomanii do niego. Odpowiedź po załączeniu koperty ze znaczkiem.

E. Karczewski — Osiedle gen. Świerczewskiego 47 m. 6, 64-300 Nowy Tomyśl — poszukuje zeszytów TBiU nry 97 i 99. W zamian oferuje książki o tematyce lotniczej lub plany samolotów współczesnych i z II wojny światowej, ewentualnie gotówkę.

Maciej S. Stołowski — ul. Włocławska 10 m. 24, 62-600 Koło — odstąpi po cenie nominalnej plus koszty przesyłki liczne numery „Skrzydlatej Polski", „Astronautyki", „Młodego Technika", „Letectvi+ Kosmonautika" z lat 1983—1985.

Michał Muszyński — ul. Gen. Świerczewskiego 49/20, 64-600 Oborniki Wlkp. — ma do wymiany modele w skali 1:72 (nie sklejone) firm Matchbox, Kovozavody Prostejov, Novo, Plastyk i innych. Wykaz — na życzenie. Posiada też sporo „Małych Modelarzy" i zeszytów z serii „II wojna światowa". W zamian pragnie otrzymać inne modele w skali 1:72 bądź gotówkę. Prosi o załączenie znaczka.

Adam Zieliński — ul. Leśna 238 a m. 2, 34—300 Żywiec — poszukuje „Małych Modelarzy" nry 9/1962, 2,7/1965, 2/1968, 11/1967, 8/1971. W zamian proponuje inne numery „MM", „Plany Modelarskie", TBiU, zeszyty „II wojna światowa" oraz odbitki wszystkich numerów „MM", wydawnictwa MO i Modellbogen.

DLA KOGO ZŁOTY CUMULUS

Dorocznym zwyczajem opublikujemy wkrótce listy 10 najlepszych wyników szybowcowych w poszczególnych konkurencjach, uzyskanych przez polskich pilotów w 1985. Wyniki te będą stanowić kryterium naszych honorowych wyróżnień — ZŁOTEGO CUMULUSA (dla najlepszego pilota), BIAŁEGO CUMULUSA (dla najlepszej pilotki) i CUMULUSOWEGO NIEBA (dla najlepszego aeroklubu).

Naszą klasyfikację, przeprowadzoną już po raz dwudziesty pierwszy, pragniemy tym razem nieco zmodyfikować, wliczając do punktacji także rezultaty uzyskane na trasach **wieloboków** (a nie tylko trójkątów, jak dotąd).

Interesują nas więc: wysokości absolutne i przewyższenia oraz przeloty odległościowe (otwarte, docelowe, docelowo-powrotne, po trasach trójkątów i **wieloboków**) i prędkościowe (po trasach trójkątów i **wieloboków** 100—199, 200—299, 300—399, 400—499, 500—599, 600—699 i 750 km oraz docelowo-powrotnych 300 i 500 km).

Aby lista wyników wolna była od pomyłek, potrzebna nam jest pomoc wszystkich aeroklubów i ośrodków szybowcowych oraz pilotów. Prosimy więc o przesłanie pod adresem naszej redakcji wszystkich najlepszych wyników, uzyskanych przez pilotów poszczególnych aeroklubów w sezonie 1985 w kraju i za granicą, podczas zawodów, treningu, innych lotów, na szybowcach jedno- i dwumiejscowych (wobec coraz bardziej powszechnego stosowania zegara startowego, uwzględnimy także rezultaty, uzyskane również po starcie lotnym, z wykorzystaniem tego urządzenia).

Wszystkie zespołowe listy wyników, przed przesłaniem ich do naszej redakcji — ul. Nowy Świat 24 m 2, 00-373 Warszawa — powinny być poświadczone przez szefa wyszkolenia lub kierownika jednostki. Termin nadsyłania wyników — **15 stycznia 1986.**

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ: redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, zastępca redaktora naczelnego — **Tadeusz Malinowski**, sekretarz redakcji — **Henryk Kucharski**, zastępca sekretarza redakcji — **Piotr Górski**, redaktorzy: **Wojciech J. Gawrych, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski**, redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Wiesława Dymnicka**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska.**

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny — sekretariat, 27 52 60 — zastępca redaktora naczelnego — sekretarz redakcji.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

CENA PRENUMERATY: kwartalnie — 390 zł, półrocznie — 780 zł, rocznie — 1 560 zł.

WARUNKI PRENUMERATY:

1) **dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy:**

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", zamawiają prenumeratę w tych oddziałach,

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich, opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2) **dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów:**

— osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli,

— osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora.
Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty" na rachunek bankowy miejscowego oddziału RSW „Prasa — Książka — Ruch".

3) Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 23, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie, Nr 1153-201045--139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

Terminy przyjmowania prenumeraty na kraj i zagranicę:
— **do dnia 10 listopada na I kwartał, I półrocze roku następnego oraz cały rok następny,**

— **do dnia 1 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty roku bieżącego.**

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 35 zł za słowo, ogłoszeń urzędowych, ogłoszeń reklamowych i handlowych komunikatów 75—90 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Numery bieżące są do nabycia w Ośrodku Informacyjnym Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 (w godz. 12—16.30).
Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 1985-12-18. Zam. 7275. N-19.
PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37606

KLUB 1:72

REPUBLIC P-47D THUNDERBOLT

W Klubie 1:72 przedstawiamy drugi arkusz rysunków samolotów P-47D-22RE Thunderbolt.

Opis kolorystyki samolotu (do arkusza czwartego rysunków).

OD — ciemny oliwkowoszary (ANA 613 Olive Drab; FC 34087; Humbrol HU.2; Compucolor CA 1).

NG — ciemny szary matowy (Neutral Gray; FS 36270; Humbrol HU.3; Compucolor CA 16).

R — ciemny czerwony matowy (ANA 618 Insignia Red; FS 30109; Compucolor CA 24).

W — biały matowy (ANA 601 Insignia White; FS 37875; Humbrol 22; Compucolor CA 25).

B — granatowy matowy (ANA 605 Insignia Blue; FS 35044; Humbrol 22, Compucolor CA 23).

Y — żółtopomarańczowy matowy (ANA 614 Orange Yellow; FS 33538; Humbrol 24; Compucolor CA 22).

BL — czarny matowy (ANA 604 Black; FS 37038; Humbrol 33).

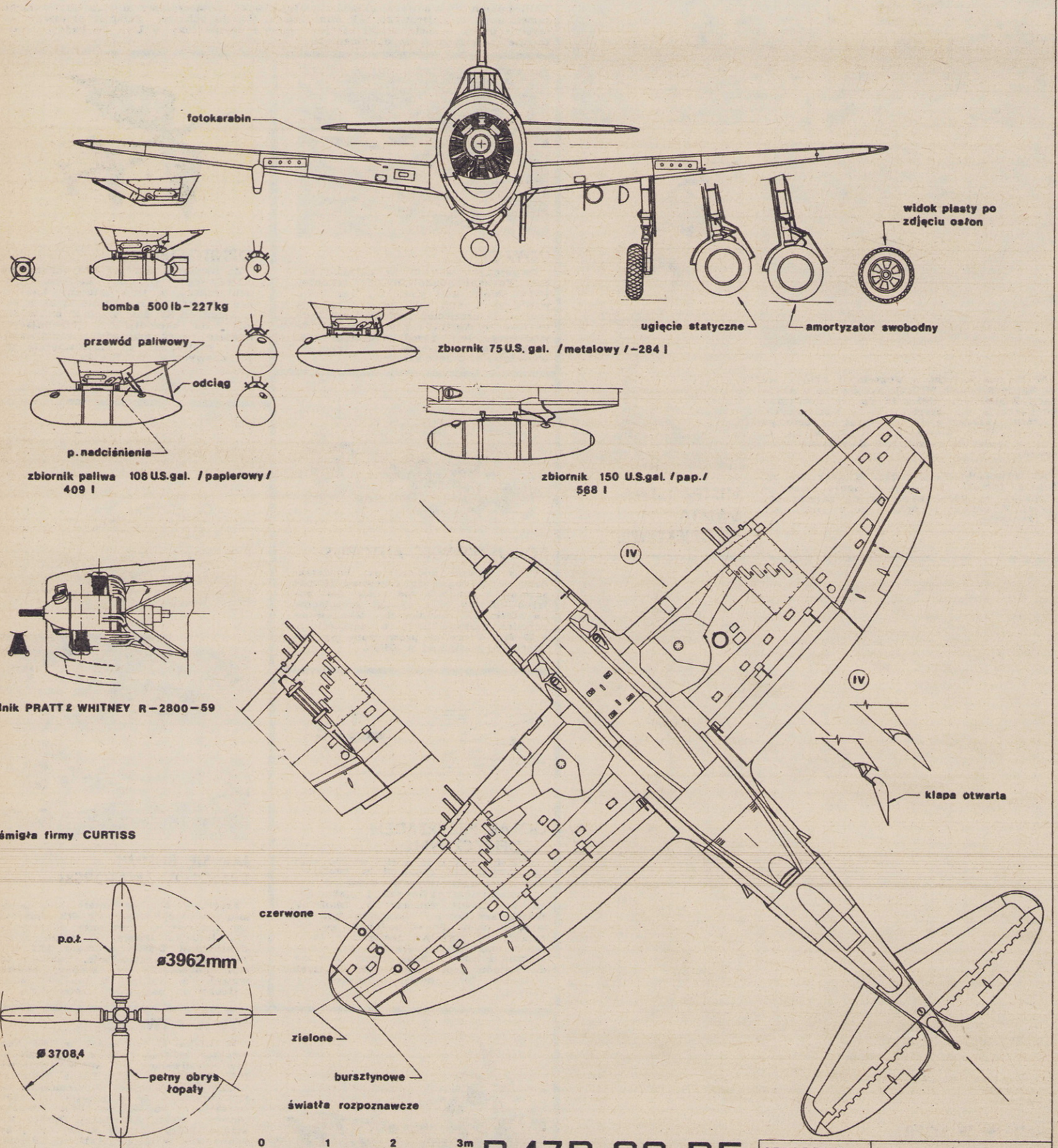
EG — stalowoszary błyszczący (ANA 513 Engine Gray; FS 16081; Humbrol HM.4; Compucolor CA 10).

ZC — żółtozielony matowy (Zinc Chromate Yellow; FS 33481; Humbrol HD.4; Compucolor CA 21).

IG — oliwkowozielony matowy (ANA 611 Interior Green; FS 34151 Humbrol HD.5; Compucolor CA 21).

Tekst i rysunki:
ROMAN CZERWIŃSKI
i KRZYSZTOF ŻUREK

015-86



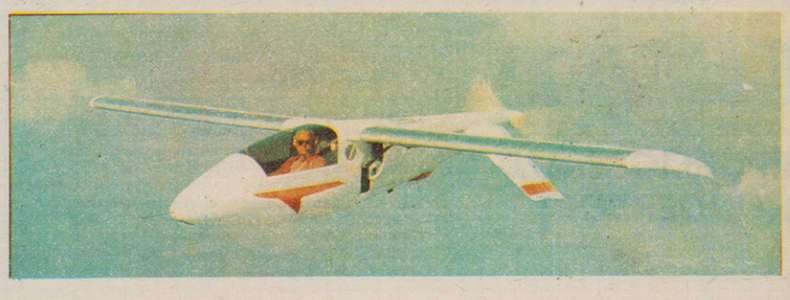
W Malom Lošinju w Jugosławii odbyły się VI Spadochronowe Mistrzostwa Świata w Akrobacji Zespołowej (1985-09-15 do 25). Rozegrano konkurencje dla zespołów 4- i 8-osobowych. Czwórki skakały z 2750 m (czas swobodnego spadania 35 s), ósemki z 3500 m (60 s.). W obu najlepszymi okazali się skoczkowie amerykańscy.

Na zdjęciach: Fotoreporter z aparatem na hełmie filmuje formowanie figury przez 8 skoczków (u góry) widoczną na zdjęciu powyżej. Z prawej — pokaz skoku piętrowego 12 skoczków.

MISTRZOSTWA ŚWIATA W OBIEKTYWIE

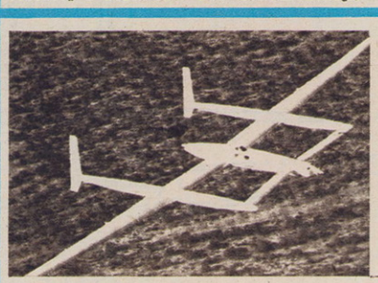
MUZEUM W SOFII

Wojskowe muzeum historyczne w Sofii ma w swych zbiorach również Jaka-9 oraz Ił-2, w barwach lotnictwa bułgarskiego.



WSZYSTKO MOŻE LATAĆ

Miłośnikom nietypowych układów płatowcowych zamieszczamy zdjęcie ultralekkiego samolotu jednomiejscowego MT Mini-Impala. Śmigło pchające. Samolot przeszedł pomyślnie próby w locie, został zarejestrowany i dopuszczony w USA do budowy amatorskiej z zestawów lub dokumentacji.



VOYAGER

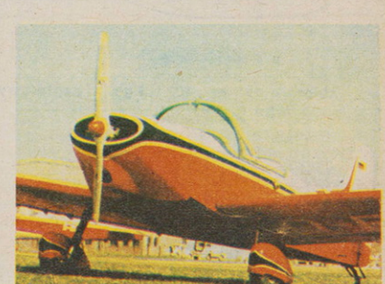
Dwuosobowy samolot w układzie kaczki Voyager zbudowany do rekordowego oblotu kuli ziemskiej bez lądowania (w 5 dni) miał w drugim półroczu 1985 przelecieć próbnie trasę Porto Rico — Australia i wystartować do właściwego lotu przed styczniem 1986. Brak jeszcze wiadomości o rekordowym locie oraz jego załodze.

ORNITOPTER

Za niespełna rok ma być oddany dla Narodowego Muzeum Lotniczo-Astronautycznego w USA sztuczny latający gad pterozaur o rozpiętości 11 m, a kosztujący 400 000 dol. Wystąpi on w filmie „Na skrzydłach", porównującym latające twory przyrody z samolotami. Masa ornitoptera ze stabilizatorem giroskopowym — ok. 63,6 kg.

PODUSZKOWIEC-AUTOBUS

Próby nowego poduszkowca powietrznego — autobusu do przewozu 18 pasażerów i pilnych ładunków dla potrzeb budowy oraz obsługi gazociągów na terenach błotnistych. Zbudowano również transportowce o nośności 10 i 50 Mg. Prace są prowadzone na Politechnice Marijskiej w ZSRR.

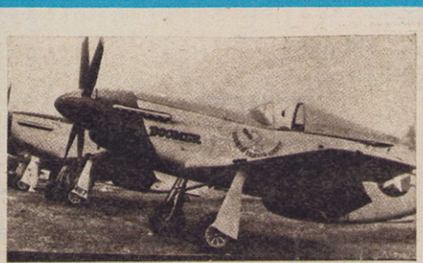


JAK SIĘ BUDUJE SAMOLOT AMATORSKI

Fragment budowy amatorskiej samolotu dwumiejscowego CP-301S Smaragd wg typowej zatwierdzonej dokumentacji. Budowa trwała 2,5 roku. Silnik Continental O-200A o mocy 73,6 kW, radiobusola i radiostacja. Samolot został dopuszczony do akrobacji podstawowej. Na zdjęciach u dołu — montaż wstępny do pomiarów kontrolnych.

GOŁĄB PRZYRZĄDEM GEOFIZYCZNYM?

W ZSRR ogłoszono w 1985 wyniki prób zastosowania biotelemetrii w zdalnych badaniach geofizycznych. Gołąb z mikronadajnikiem radiowym i elektrodami na głowie przekazywał bieprądy mózgu śmigłowcowi lecącemu tym samym kursem. Prawdopodobnie gołębie reagują na zjawiska geofizyczne (anomalie: magnetyczne, grawitacyjne, elektryczne i inne) i będą mogły posłużyć do zwiadu geofizycznego. W dalszych badaniach biorą udział 4 instytuty naukowe.



BYŁ ICH TWÓRCĄ

W wieku 85 lat zmarł w 1985 konstruktor jednego z najlepszych samolotów myśliwskich II wojny światowej P-51 Mustang — inż. Edgar Schmued. Studia lotnicze odbył w Niemczech. Od 1925 pracował w przemyśle lotniczym Brazylii, a od 1931 w USA (General Motors i North American). Oprócz Mustanga, który powstał w 120 dni i był zbudowany w liczbie 14 819 (na zdjęciu), zaprojektował znany bombowiec B-25 Mitchell (zbudowano 4318) oraz treningowy odrzutowiec T-38. Wszystkie były udane.

Zdjęcia i rysunki: „ABC-Technike", „Aerokurier", „MI", „Mlad Konstruktor", „Sport Aviation", „Sputnik", archiwum.

SP